रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 132] नई दिल्ली, बुधवार, अप्रैल 13, 2016/चैत्र 24, 1938
No. 132] NEW DELHI, WEDNESDAY, APRIL 13, 2016/CHAITRA 24, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 31 मार्च, 2016

सं. टीएएमपी/22/2015–एनएमपीटी .—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार, न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास से उसके दरमानों के संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण
मामला सं. टीएएमपी/22/2015–एनएमपीटी

न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास —— आवेदक

कोरम:

(i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
(ii) श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश
(फरवरी, 2016 के 27वें दिन पारित)

यह मामला न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से उसके दरमानों (एसओआर) के सामान्य संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 18 मार्च, 2015 से संबंधित है।

2. एनएमपीटी का मौजूदा एसओआर इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/34/2010–एनएमपीटी दिनांक 6 जनवरी, 2012 द्वारा अंतिम बार अनुमोदित किया गया था। उक्त आदेश में निर्धारित एनएमपीटी के एसओआर की वैधता 31 मार्च, 2015 है। एसओआर की वैधता आदेश सं. टीएएमपी/34/2010–एनएमपीटी दिनांक 10 नवम्बर, 2015 द्वारा 31 दिसम्बर, 2015 तक विस्तारित की गई थी।

3. कार्गो प्रहस्तन, पोत तथा विविध सेवाएं प्रदान करने के लिए एसओआर के निर्धारण हेतु सभी महापत्तन न्यास 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित किए गए थे। पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन अपने पत्र सं. 8(1)/2014–टीएएमपी दिनांक 13 जनवरी, 2015 द्वारा महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु नई प्रशुल्क नीति, 2015 जारी की थी। उक्त नीति निदेश के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने राजपत्र सं. 30 दिनांक 27 जनवरी, 2015 द्वारा भारत के राजपत्र में महापत्तनों हेतु प्रशुल्क नीति, 2015 अधिसूचित की थी। 2015 की प्रशुल्क नीति 13 जनवरी, 2015 से लागू की गई थी।

उसके बाद, प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 1.5 के अनुसार, प्रशुल्क नीति को लागू करने के लिए कार्यगत दिशानिर्देशों को सभी महापत्तन न्यासों के साथ विचार–विमर्श से अंतिम रूप दिया गया था और 4 जून, 2015 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

4.1. इस परिप्रेक्ष्य में, एनएमपीटी ने प्रशुल्क नीति 2015 का अनुसरण करते हुए अपने एसओआर के सामान्य संशोधन हेतु अपने पत्र दिनांक 18 मार्च, 2015 द्वारा अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। एनएमपीटी ने अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव के संबंध में निम्नलिखित पूर्वानुमान/निवेदन किए थे:

(i) टीएएमपी की प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसार, प्रहस्तित कार्गो और केपटिव बर्थों से अर्जित राजस्व पर विचार नहीं किया गया है। एनएमपीटी में निम्नलिखित केपटिव बर्थ हैं:–
   (क) बर्थ सं. 08 – कुद्रेमुख ऑयरन ऑर कम्पनी लि0 (केआईओसीएल)
   (ख) बर्थ सं. 15 – उडुपी पावर कारपोरेशन लि0 (यूपीसीएल)

(ii) अमेरिकी डॉलर दर, जहां कहीं लागू हो, रु0 61/– सुविचारित की गई है।

(iii) पत्तन देयताओं, बर्थ किराया, स्थानांतरण प्रभारों के परिकलन हेतु जीआरटी अप्रैल, 2014 से फरवरी, 2015 तक अर्थात् 12 महीनों में विधिवत् बहिर्वेशित 11 माह तक प्रहस्तित वास्तविक जीआरटी के आधार पर निर्धारित किया गया है। घाटशुल्क प्रभारों के परिकलन हेतु कंटेनर यातायात 11 माह के लिए उपलब्ध आंकड़ों के आधार पर 12 महीनों में बहिर्वेशित किया गया है।

(iv) पत्तन देयताएं 15 वर्षों (5 प्रशुल्क चक्रों) से संशोधित नहीं की गई हैं। सिंगल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम) प्रस्ताव के समय किए गए लागत करण के आधार पर, पत्तन की पत्तन देयताएं तदनुसार संशोधित की गई हैं।

(v) घाटशुल्क प्रभारों के परिकलन हेतु, वर्ष 2014–15 के लिए कार्गो के संशोधित अनुमान केआईओसीएल तथा यूपीसीएल के अलावा सुविचारित किए गए हैं।

4.2 एनएमपीटी ने प्रपत्र 3 में प्रस्तावित दर पर राजस्व अनुमानन और प्रपत्र 1 के अधीन वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का विस्तृत परिकलन भेजा गया है।

(i) एनएमपीटी द्वारा प्रेषित एआरआर परिकलन की स्थिति का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वर्ष 1 (2011-12)	वर्ष 2 (2012-2013)	वर्ष 3 (2013-2014)
(1)	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	26,586.10	27,981.89	27,979.29
(2)	घटाए: रेलवे संबंधित व्यय	171.24	144.97	131.74
(3)	रेलवे व्ययों के अलावा कुल व्यय	**26,414.86**	**27,836.92**	**27,847.55**
(4) (a)	समायोजन घटाए:			
(i)	संपदा संबंधित व्यय	979.04	1070.98	1142.05
(ii)	ऋणों पर ब्याज	0.78	-	-
(iii)	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, का 4/5वां जैसे मजदूरी के बकाया, पेंशन/उपदान के बकाया, अनुग्रह अदायगी आदि			
	(क) डब्ल्यूआरसी बकाया	-	1,340.00	-
(iv)	पेंशन निधि में अंशदान का 4/5वां	3,812.00	3,520.00	2,160.00
(v)	प्रचालन व्यय तथा मूल्यह्रास के जोड़ के 25 प्रतिशत से ऊपर प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	-	-	221.66
(vi)	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित केपटिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय, यदि कोई हों।	1,145.52	1,145.70	1,038.99
	कुल समायोजन	**5937.34**	**7076.68**	**4562.70**
(4) (ख)	जोड़े समायोजन:			
	रेलवे गतिविधि	171.24	144.97	131.74
(5)	कुल व्यय कुल समायोजनों के बाद **(5 = 3 - 4(क) + 4(ख))**	**20,477.52**	**20,760.24**	**23,284.85**
(6)	क्र.सं. 5 का औसत व्यय = [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3	21,507.54		
(7)	नियोजित पूंजी			
	(i) 31–03–2014 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	61,480.49		
	(ii) जोड़े: 31–03–2014 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	7,153.06		

	(iii) घटाएं: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31–03–2014 के अनुसार संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य	3,245.65
	(iv) घटाएं: लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च, 2014 के अनुसार बीओटी प्रचालक को अंतरित निवल परिसंपत्तियों, यदि कोई हो, का निवल मूल्य	-
	(v) घटाएं: प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन केपटिव बर्थों, यदि कोई हों, के लिए सुविचारित किए जाने वाले लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च, 2014 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य	2,538.29
	(vi) जोड़ें: कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार कार्य पूंजी	3,106.31
	(vii) कुल नियोजित पूंजी	65,955.92
(8)	क्र.सं. **7(vii)** नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ **16%**	10,553.00
(9)	31 मार्च, 2014 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) **[(6)+ (8)]**	32,060.54
(10)	वर्ष 2014–15 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन	**6.30%**
(11)	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	**34,080.00**

(ii) (क) एनएमपीटी ने वर्ष 2014–15 (अर्थात् 12 महीनों के लिए बहिर्वेशित अप्रैल, 2014 से फरवरी, 2015 तक) के वास्तविक यातायात के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क के साथ–साथ मौजूदा प्रशुल्क के लिए राजस्व अनुमानन की विस्तृत गणना प्रपत्र 3 में भेजी थी। उक्त प्रपत्र के अनुसार, पंजीकृत कार्गो हैंडलिंग लेबर विंग से कार्गो प्रहस्तन कामगार की आपूर्ति के लिए कार्गो, पोत, विविध प्रभारों, वसूली से प्रस्तावित प्रशुल्क पर अनुमानित कुल राजस्व रु0 34.049 लाख है।

(ख) प्रस्तावित प्रशुल्क पर राजस्व अनुमानन के संदर्भ में, एनएमपीटी ने बताया है कि संशोधित दर निम्नलिखित मदों के लिए प्रस्तावित की गई है परन्तु राजस्व अनुमानित नहीं है:

(i) पोतों के विराम प्रभार।
(ii) यथामूल्य आधार पर प्रहस्तित कार्गो के लिए घाटशुल्क।
(iii) प्रस्तावित नई मदों के लिए घाटशुल्क, जिसमें 2014–15 के लिए कोई पूर्वानुमान नहीं दिया गया है।
(iv) कटेनरों का भंडारण और रि–स्टो प्रभार।
(v) रीफर कंटेनरों के लिए बिजली एवं अनुवीक्षण प्रभार।
(vi) विलंबशुल्क प्रभार।
(vii) पानी की आपूर्ति के लिए प्रभार।
(viii) बर्थ के समीप बंकरिंग सुविधा के उपयोग के लिए प्रभार।
(ix) सीएंडएफ/स्टीमर एजेंसी को लाइसेंस जारी करने के लिए शुल्क।
(x) पत्तन की सीमाओं के भीतर लॉचों एवं टगों के किराये के लिए प्रभार।
(xi) कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए किराया प्रभार।
(xii) निजी प्रचालकों द्वारा संस्थापित हारबर मोबाइल क्रेनों के उपयोग के लिए प्रभार।
(xiii) हारबर परिसर में फोटो लेने अथवा फिल्मों की शूटिंग के लिए प्रभार।
(xiv) घाट में प्रवेश के लिए पास/लाइसेंस जारी करने के शुल्क।
(xv) भारतोलन मान के किराये और भार प्रमाणपत्र जारी करने के लिए शुल्क।
(xvi) धर्मकांटों के उपयोग हेतु प्रभार।
(xvii) प्रवेश और निकासी प्रमाणपत्र जारी करने हेतु प्रभार।
(xviii) नए सिरे से प्रस्तावित कार्गो के मामले में प्रति टन लेवी जिसके लिए वर्ष 2014–15 हेतु पूर्वानुमान नहीं दिया गया है।
(xix) पत्तन के स्वामित्व वाले हारबर मोबाइल क्रेन के उपयोग हेतु प्रभार।

(iii) अनुमानित एआरआर की पूर्ति के लिए मौजूदा दरमानों में प्रस्तावित वृद्धि/कटौती:

(क) पोत संबंधित प्रभार:

जलयानों/स्टीमरों के लिए सिवाय पत्तन देयताएं सभी प्रशुल्क मदों में प्रस्तावित 18 प्रतिशत वृद्धि – विदेशगामी पोतों के लिए 132 प्रतिशत – और तटीय पोतों के लिए 425 प्रतिशत।

(ख) कार्गो संबंधित प्रभार:

सभी निर्यात कार्गो और मार्शलिंग यार्ड उपयोग प्रभारों के लिए विलंबशुल्क के सिवाय सभी प्रशुल्क मदों में 18 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है और विलंबशुल्क में 33 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है। इस आधार पर मार्शलिंग यार्ड के उपयोग के लिए 100 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है कि यह प्रभार 1995 में संशोधन के बाद पिछले 20 वर्षों के लिए प्राप्त नहीं किया गया था। यह कुछ नई प्रशुल्क मदों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क भी है।

(ग) विविध प्रभारः
पोर्ट लॉरी व्हे ब्रिज पर कार्गो के भारतोलन के लिए धर्मकांटों के उपयोग हेतु प्रभारों के सिवाय सभी प्रशुल्क मदों में 18 प्रतिशत वृद्धि जिसके लिए मौजूदा प्रशुल्क जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है।

(घ) आरसीएचडी से कार्गो प्रहस्तन कामगारों की आपूर्ति हेतु प्रभारः मौजूदा एसओआर में 18 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है। एनएमपीटी ने कुछ नई प्रशुल्क मदों के लिए भी प्रशुल्क प्रस्तावित किया है।

(ङ) पत्तन स्वामित्व वाली मोबाइल हारबर क्रेन द्वारा कार्गो/कंटेनरों के प्रहस्तन हेतु प्रभार टीएएमपी का पहले से प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव के अनुसार प्रस्तावित किया गया है।

(iv) प्रपत्र–5 में एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक निम्नवत् हैं:–

क्र.सं.	कार्यनिष्पादन पैरामीटर	अर्जित कार्यनिष्पादन (2014-15)	प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक (2015-16)
(1)	कार्गो संबंधित सेवाएं		
(क)	प्रमुख कार्गो समूहों के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (टनों में)		
	(i) कंटेनर	5438	5500
	(ii) ब्रेक बल्क	1232	1300
	(iii) शुष्क बल्क (मेक.)	17268	17300
	(iv) शुष्क बल्क (कन्व.)	12566	12600
	(v) द्रव बल्क	29359	29500
	समग्र	18906	19000
(ख)	कंटेनरों के मामले में औसत फेरे प्रति घंटा (टीईयू में)	एन.ए.	एन.ए.
(2)	पोत संबंधित सेवाएं		
(क)	पोतों का औसत वापसी समय (दिनों में)		
	(i) कंटेनर	1.60	1.55
	(ii) ब्रेक बल्क	3.28	3.20
	(iii) शुष्क बल्क (मेक.)	3.04	3.00
	(iv) शुष्क बल्क (कन्व.)	4.13	4.00
	(v) द्रव बल्क	2.13	2.10
	समग्र	2.55	2.50
(ख)	पोतों का औसत बर्थिंग–पूर्व समय (दिनों में)		
	(i) कंटेनर	0.04	0.04
	(ii) ब्रेक बल्क	0.51	0.50
	(iii) शुष्क बल्क (मेक.)	0.65	0.63
	(iv) शुष्क बल्क (कन्व.)	0.66	0.65
	(v) द्रव बल्क	0.73	0.72
	समग्र	0.63	0.62
(3)	पत्तन द्वारा प्रासंगिक पाए गए कोई अन्य पैरामीटर	--	--
(4)	बर्थ के निष्क्रिय समय का %		
	(i) कंटेनर	9.69	9.65
	(ii) ब्रेक बल्क	17.51	17.45
	(iii) शुष्क बल्क (मेक.)	12.71	12.70
	(iv) शुष्क बल्क (कन्व.)	9.08	9.05
	(v) द्रव बल्क	18.83	18.80
	समग्र	14.12	14.10

5.1. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर, यह देखा गया था कि एनएमपीटी के प्रस्ताव में कुछ सूचना अन्तराल/विसंगति हैं। अतः हमारे पत्र दिनांक 31 मार्च 2015 द्वारा एनएमपीटी से प्रशुल्क नीति, 2015 के प्रावधानों का अनुपालन करने के लिए प्रत्युत्तर का अनुरोध किया गया था। एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 18 मई, 2015

द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। इसके अलावा, एनएमपीटी ने भी संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और एनएमपीटी द्वारा दिए गए बिन्दुवार उत्तर का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:–

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	एनएमपीटी से प्राप्त उत्तर
(i)	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंडों 2.1. और 2.6. के अनुसार, प्रपत्र 1 में वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का परिकलन और प्रपत्र 3 में प्रस्तावित दरमानों में राजस्व अनुमानन प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार/लागत लेखाकार द्वारा प्रमाणित किया जाना है। यह नहीं किया गया है। एनएमपीटी प्रशुल्क नीति, 2015 में यथा अपेक्षित प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार/लागत लेखाकार द्वारा प्रमाणित ये परिकलन प्राप्त करे।	प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार/लागत लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित प्रपत्र 1 में वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) और प्रपत्र 3 में प्रस्तावित दरमानों में राजस्व अनुमानन भेजे गए हैं।
(ii)	एआरआर का अनुमान लगाने के समय यह देखा गया है कि एनएमपीटी ने वर्ष 2014–15 के लिए इस प्राधिकरण द्वारा घोषित 6 प्रतिशत वार्षिक सूचकांकन कारक जिसके बारे में एनएमपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को पहले ही संप्रेषित किया गया था और इस प्राधिकरण की वेबसाइट पर अपलोड भी किया गया था, की बजाय वर्ष 2014–15 के लिए 6.30 प्रतिशत सूचकांकन कारक लागू किया गया है। एनएमपीटी सही सूचकांकन कारक लागू करते हुए एआरआर परिकलन संशोधित करे। परिणामस्वरूप, एनएमपीआी प्रस्तावित प्रशुल्क भी संशोधित करे जिसमें बदलाव किया जाएगा।	वर्ष 2014–15 के लिए 6 प्रशित वार्षिक सूचकांकन कारक लागू करते हुए एआरआर परिकलन संशोधित किया गया है।
(iii)	कुछ प्रशुल्क मदों के लिए, हालांकि संशोधित दर प्रस्तावित की गई है, इसने इसके लिए राजस्व का अनुमान नहीं लगाया है। एनएमपीटी अपने द्वारा सूचीबद्ध इन मदों से किसी राजस्व पर विचार नहीं करने के कारण बताएं। यदि एनएमपीटी ने पिछले तीन वर्षों में इन मदों से राजस्व अर्जित किया है तो एनएमपीटी मौजूदा प्रशुल्क चक्र के लिए भी राजस्व का अनुमान लगाए।	प्रस्तावित एसओआर में निर्दिष्ट एनएमपीटी में प्रहसितत किए जाने के लिए परिकल्पित नई मदों हेतु, अधिकांश कार्गो नई प्रकृति के हैं और प्रहस्तित किए जाने वाले यातायात का अनुमान नहीं लगाया जा सकता क्योंकि कार्गो के लिए कोई निश्चित प्रतिबद्धता नहीं है। तथापि, इन नई मदों के लिए दर उसी प्रकृति/श्रेणी के आधार पर प्रस्तावित की गई है जिसमें यह आती है। इसी तरह, अलग से ब्योरों की उपलब्धता की कमी की वजह से अनुमान सूची के क्र.सं. 12 में यथा विनिर्दिष्ट राजस्व का निर्धारण नहीं किया जा सका था।
(iv)	एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव में बताया है कि प्रशुल्क नीति, 2015 के अधीन यथा अपेक्षित प्रस्तावित प्रशुल्क में राजस्व अनुमानन हेतु, 2014–15 के यातायात आंकड़े अप्रैल, 2014 से फरवरी, 2015 अवधि अर्थात् 11 माह एवं 12 महीनों के लिए बहिर्वेशित हेतु वास्तविकताओं के आधार पर विचार किए गए हैं। इस संबंध में, एनएमपीटी निम्नलिखित बिन्दुओं पर विचार करे: (क) चूंकि वर्ष 2014–15 समाप्त होने को आ रहा है, इसलिए एनएमपीटी सम्पूर्ण वर्ष 2014–15 के आंकड़ों से यातायात आंकड़े अद्यतन करने पर विचार करें। (ख) प्रपत्र 3 में, कृपया कार्गो प्रहस्तन प्रभार से राजस्व अनुमानन हेतु सुविचारित कुल कार्गो यातायात (टनों में) भेजे। यह भी पुष्टि करे कि इस रूप में सुविचारित कुल यातायात वर्ष 2014–15 हेतु पत्तन द्वारा प्रहस्तित वास्तविक कुल यातायात से मेल खाता है। यदि, किसी कैपटिव कार्गो बर्थ जैसे केआईओसीएल का यातायात अलग रखा गया है क्योंकि ऐसे कार्गो के लिए प्रशुल्क अलग से निर्धारित किया गया है, तो यह अवश्य अलग से दर्शाया जाना चाहिए। संक्षेप में, यदि पत्तन द्वारा वास्तविक कुल यातायात प्रहस्तित किया जाता है तो किए गए ऐसे समायोजनों हेतु कारण देते हुए राजस्व अनुमानन के लिए सुविचारित यातायात से मिलान किया जाना चाहिए। (ग) इसी तरह, प्रपत्र 3 में, कृपया पोत संबंधित प्रभारों (जीआरटी में) के राजस्व अनुमानन हेतु सुविचारित पोतों का कुल जीआरटी भेजे। यह भी पुष्टि करें कि इस रूप में ऐसे सुविचारित पोत का कुल जीआरटी पत्तन द्वारा वर्ष 2014–15 के लिए प्रहस्तित पोत के वास्तविक कुल जीआरटी से मेल खाता है।	2014–15 के राजस्व अनुमानन हेतु, पोतों का वास्तविक यातायात (टनों में) और पोतों के वास्तविक जीआरटी पर विचार किया गया है, सिवाय केपटिव बर्थों में कार्गो का प्रहस्तन।
(v)	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 4.1 के अनुसार, (i) पूर्ववर्ती प्रशुल्क आदेशों में टीएएमपी द्वारा मूल्यांकित अतिरिक्त अधिशेष जो असमायोजित रह गया था, को पत्तन न्यास की इच्छानुसार किसी निधि में महापत्तन न्यास द्वारा अंतरित किया जाना है, और, इसके अलावा (ii) नई नीति के अधीन निर्धारित नए दरमानों के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक मौजूदा दरमानों	जहां तक एनएमपीटी का संबंध है, इसमें केवल घाटा है और पूर्व प्रशुल्क आदेशों में टीएएमपी द्वारा अतिरिक्त अधिशेष मूल्यांकित नहीं किया गया है। टीएएमपी भविष्य समायोजन के लिए वर्ष 2012–13 से 2014–15 तक 3 वर्षों की अवधि के लिए पूर्व टीएएमपी आदेश में यथा मूल्यांकित रु0 120.75 करोड़ के घाटे की स्वीकृति प्रदान करे। इसी तरह, इस संशोधन के लंबित रहने के दौरान कोई अतिरिक्त अधिशेष

	के लागू होने की अवधि के दौरान महापत्तन न्यासों को प्रोद्भूत अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, मूल्यांकित किया जाना चाहिए और सामान्य आरक्षित में अंतरित की जानी चाहिए तथा पत्तन अवसंरचना सुविधों के विकास, सृजन तथा/अथवा आधुनिकीकरण के लिए निधियों का उपयोग होना चाहिए। इस प्रयोजन के लिए, एनएमपीटी उक्त प्रशुल्क नीति के खंड 4.1. के अधीन यथा अपेक्षित उपर्युक्त (ii) के लिए अतिरिक्त अधिशेष का मूल्यांकन करे और सूचना के लिए टीएएमपी को भेजे।	प्रोद्भूत होता है तो इसे सामान्य आरक्षण में अंतरित किया जाएगा और पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के आधुनिकीकरण हेतु उपयोग किया जाएगा।

5.2. एनएमपीटी ने दरमानों के संशोधन हेतु पूर्ववर्ती प्रस्ताव अनुमोदित करते हुए 30 मार्च, 2015 को अपने न्यासी बोर्ड द्वारा पारित बोर्ड संकल्प सं. 214/2014–15 की प्रति भी संलग्न की है।

5.3. एनएमपीटी ने अपने मार्च, 2015 प्रस्ताव में अपने दिए गए पूर्वानुमानों को दोहराया है और इसलिए दोबारा प्रस्तुत नहीं किया गया है। तथापि, पूर्वानुमान जो संशोधित/नए सिरे से शामिल किए गए हैं, नीचे दिए गए हैं:–

(i) बर्थ किराया प्रभारों के परिकलन के लिए पत्तन देयताओं एवं स्थानातरण प्रभारों, बर्थ किराया एवं औसत जीआरटी के परिकलन हेतु जीआरटी मार्च, 2015 के प्रस्ताव में अप्रैल, 2014 से फरवरी, 2015 हेतु वास्तविकताओं के आधार पर सुविचारित बर्हिवेशित आंकड़ों के विरूद्ध अप्रैल, 2014 से मार्च 2015 तक वास्तविक आंकडो पर आधारित है।

(ii) पोत संबधित प्रभार पिछले 2 प्रशुल्क चक्रों के लिए संशोधित नहीं किए गए हैं।

(iii) कंटेनरों के मामले में, 2014–15 के दौरान प्रहस्तित वास्तविकताओं पर घाटशुल्क प्रभारों के परिकलन पर विचार किया गया है।

5.4. एनएमपीटी ने प्रशुल्क मदों की सूची दोहराई है जहां संशोधित दर प्रस्तावित की गई हैं परन्तु राजस्व अनुमानित नहीं किया गया है। इसलिए प्रशुल्क मदों की सूची दोबारा प्रस्तुत नहीं की गई है।

5.5 संशोधित प्रस्ताव के अनुसार, एनएमपीटी द्वारा अनुमानित एआरआर पहले अनुमानित रु0 34,080 लाख के स्थान पर रु0 33,552 लाख है। एआरआर का परिकलन करने के लिए संशोधित लागत विवरण में, एनएमपीटी ने अपने मार्च, 2015 प्रस्ताव में सुविचारित 6.30 प्रतिशत के स्थान पर वर्ष 2014–15 के लिए 6 प्रतिशत का डब्ल्यूपीआई सूचकांकन लागू किया है। एनएमपीटी ने कोई अन्य संशोधन नहीं किया था।

5.6. एनएमपीटी ने दरमानों में प्रस्तावित वृद्धि भी संशोधित की थी। संशोधित दरमानों में प्रस्तावित संशोधित वृद्धि निम्नवत् है:–

(i) जलयानों/स्टीमरों हेतु पत्तन देयताएं प्रस्तावित वृद्धि विदेशगामी पोतों हेतु 132 प्रतिशत और तटीय पोत के लिए यह 425 प्रतिशत है जैसा इसके मूल प्रस्ताव में है।

(ii) सभी अन्य मदों के लिए, 25 प्रतिशत की एकसमान वृद्धि इसके मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित 18 प्रतिशत वृद्धि के स्थान पर प्रस्तावित की गई है। [हालांकि एआरआर रु0 34,080 लाख से घटाकर रु0 33,552 लाख किया गया है, प्रस्तावित वृद्धि पूर्ण वर्ष 2014–15 के लिए सुविचारित वास्तविक यातायात के कारण मूल प्रस्ताव से अधिक है जोकि मूल प्रस्ताव में सुविचारित बहिवर्शित यातायात आंकड़ों से कम पाया गया है।]

(iii) कार्गो पर मार्शलिंग यार्ड और विलंबशुल्क प्रभारों हेतु प्रस्तावित वृद्धि क्रमशः 100 प्रतिशत (जैसाकि इसके मूल प्रस्ताव में है) और विलंबशुल्क के लिए 33.33 प्रतिशत (जैसाकि इसके मूल प्रस्ताव में है) है।

(iv) एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित दरमानों की नई श्रेणी निम्नवत् है:–

(क) पोतों के विराम प्रभार – एसपीएम गतिविधि के लिए अन्य पोत संबंधित प्रभार।

(ख) क्रूज पोतों से यात्रियों के चढ़ने और उतरने की दरें।

(ग) विलंबशुल्क – मोटर वाहनों/उपस्करों हेतु विराम समय प्रभार। (आयात/निर्यात/पोतांतरण)

(घ) बार्ज पार्किंग के लिए प्रभार

6.1. प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश 2015 के खंड 5.2 के अनुसार, महापत्तन न्यास 15 दिनों के समय के भीतर प्रासंगिक पणधारी/उपयोक्ताओं की टिप्पणियों हेतु पत्तन एवं टीएएमपी का ईमेल पता देते हुए अपनी वेबसाइट में प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों के साथ मसौदा एसओआर डालेगा। इसलिए, एनएमपीटी से हमारे पत्र दिनांक 29 मई, 2015 द्वारा अनुरोध किया गया था कि 15 दिनों के समय के भीतर प्रासंगिक पणधारी/उपयोक्ताओं की टिप्पणियों हेतु पत्तन एवं टीएएमपी का ईमेल पता देते हुए अपनी वेबसाइट में प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों के साथ मसौदा एसओआर डाले। एनएमपीटी से यह अनुरोध भी किया गया था कि पत्र दिनांक 29 मई, 2015 में संलग्न सूची के अनुसार सभी प्रासंगिक उपयोक्ताओं/पणधारियों को इस बारे में सूचित करे और इस प्राधिकरण को भी सूचित करें जब कार्रवाई पूरी हो जाए। एनएमपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 3 जून, 2015 और 22 जून, 2015 द्वारा पुष्टि की है कि एनएमपीटी के प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों के साथ मसौदा प्रस्तावित एसओआर 1 जून, 2015 को पत्तन की वेबसाइट पर अपलोड किया गया है ताकि पत्तन उपयोक्ता/पणधारी 15 दिनों के भीतर टिप्पणियां/अभ्युक्तियां ऑफर कर सकें।

6.2 संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में समय–समय पर एनएमपीटी को अग्रेषित की गई थीं। एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 5 अगस्त, 2015 और 24 अगस्त, 2015 द्वारा अपना उत्तर भेजा था।

6.3. एमआरपीएल ने अपनी टिप्पणियां भेजते समय बताया था कि एनएमपीटी द्वारा अपनी वेबसाइट पर अपलोड किए गए प्रस्ताव में संशोधित प्रस्तावित दरों पर पहुंचने के लिए एनएमपीटी द्वारा सुविचारित कोई ब्योरा शामिल नहीं किया गया था और इसलिए प्रस्ताव पर विस्तृत पर्यवेक्षण/टिप्पणियां भेजने में असमर्थ था। इस संबंध में, एमआरपीएल एवं अन्य उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों द्वारा मांगे गए अपने प्रस्ताव के ब्योरे/गणनाएं शेयर करने के लिए हमारे पत्र दिनांक 3 जुलाई, 2015 द्वारा एनएमपीओ से अनुरोध किया गया था। एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 3 जून, 2015 द्वारा ब्योरे/एआरआर गणना तथा मसौदा दरमान एमआरपीएल को भेजने की पुष्टि की थी। एमआरपीएल ने अपने पत्र दिनांक 24 जून, 2015 द्वारा एनएमपीटी से अपेक्षित सूचना की प्राप्ति की पुष्टि भी की थी।

7.1. इसी बीच, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 26 मई 2015 द्वारा महापत्तनों के अधिकारियों के साथ 18 अप्रैल 2015 को मुम्बई में हुई बैठक का उल्लेख करते हुए, प्रशुल्क नीति 2015 पर मसौदा कार्य दिशानिर्देशों पर, बताया था कि बैठक में, यह सुझाव दिया गया था कि पेंशन तथा एकमुश्त व्ययों जैसे मजदूरी के बकाया, पेंशन/ग्रेच्युटी के बकाया, एक्स–ग्रेशिया भुगतान आदि के लिए अंशदान वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) की गणना के लिए 1/5वें के बजाय पूर्ण रूप में लेने की अनुमति दी जानी चाहिए।

7.2. इस संबंध में, यह बताना प्रासंगिक है कि इस मुद्दे पर एनएमपीटी एवं कुछ अन्य महापत्तन न्यासों द्वारा उल्लिखित मामला इस अनुरोध के साथ हमारे पत्र सं. टीएएमपी/21/2009–डब्ल्यूएस दिनांक 9 जून 2015 द्वारा पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) को भेजा गया था कि प्रशुल्क नीति 2015 के प्रासंगिक खंड को संशोधित करें। एमओएस का प्रत्युत्तर इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक प्राप्त नहीं हुआ था।

8.1. तत्पश्चात, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 29 जून 2015 द्वारा स्पष्टीकरण मांगा था कि क्या सभी महापत्तन न्यासों के साथ एमओएस द्वारा 11 जून 2015 और 12 जून 2015 को ली गई समीक्षा बैठक में चर्चा से खंड सं. 9.5 और 9.6 को हटाने के मद्देनजर, पहले से प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव को संशोधित अथवा अन्यथा करने की जरूरत होगी।

8.2. इस संबंध में, यह बताना प्रासंगिक है कि सदस्य (वित्त) से प्राप्त डी.ओ. सं. टीएएमपी/21/2009–डब्ल्यूएस दिनांक 8 जुलाई 2015 एमओएस द्वारा सभी महापत्तन न्यासों के साथ 11 जून 2015 और 12 जून 2015 द्वारा ली गई समीक्षा बैठक में चर्चा से निकलकर आए इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए कार्य दिशानिर्देशों के खंड 10.1.2. में संशोधन और खंड 9.5, 9.6, 10.9 को हटाने के बारे में सूचना देते हुए संयुक्त सचिव (पत्तन) को संबोधित किया गया था। टीएएमपी द्वारा की गई कार्रवाई को नियमित करने क लिए बैठक के कार्यवृत्तों को लेत समय निर्णयों को शामिल करने का अनुरोध किया गया था।

9. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 31 अगस्त 2015 को एनएमपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, एनएमपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/भावी बोलीदाताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

10.1. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, हमारे पत्र दिनांक 7 सितम्बर 2015 और अनुवर्ती अनुस्मारक दिनांक 18 सितम्बर 2015 द्वारा एनएमपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं से अनुरोध किया गया था कि संयुक्त सुनवाई कार्यवाहियों से सामने आने वाले बिन्दुओं पर कार्रवाई करें:

(i) अधिकांश उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिशनों ने एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि पर आपत्ति उठाई थी। एनएमपीटी को सामान्य संशोधन प्रस्ताव पर उपयोक्ताओं के साथ चर्चा करे और प्रस्तावित वृद्धि संशोधित करने की संभावना की जांच करनी है जैसाकि संयुक्त सुनवाई में सहमति हुई थी।

(ii) एसोसिएशन ऑफ न्यू मेंगलोर पोर्ट स्टीवडोर्स (एएनएमपीएस) को उसकी टिप्पणियां 10 सितम्बर 2015 तक टीएएमपी और एनएमपीटी को भेजने की अनुमति दी गई थी। पत्तन ने उसके बाद तीन दिनों के भीतर अपना प्रत्युत्तर दिया था।

(iii) उपयोक्ताओं से संयुक्त सुनवाई में टीएएमपी और एनएमपीटी को अतिरिक्त टिप्पणियां, यदि कोई हों, सात दिनों के भीतर भेजने का अनुरोध किया गया था। एनएमपीटी को उपयोक्ताओं की टिप्पणियों की प्राप्ति से तीन दिनों के भीतर अपनी टिप्पणियां भेजी होंगी।

10.2. ऊपर उल्लिखित कार्रवाई के प्रथम बिन्दु के संदर्भ में, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 3 सितम्बर 2015 द्वारा बताया है कि उसके पड़ोस में अन्य महापत्तनों में प्रचलित दरों का तुलनात्मक विवरण तैयार किया गया है, जिसमें एनएमपीटी की दरें समान सेवाओं के लिए निम्नतम हैं। उनके अवलोकन तथा सूचना के लिए इसे पत्तन उपयोक्ताओं को अग्रेषित किया गया है। इसके अलावा, यह बताया गया है कि इसका एसओआर1 अप्रैल 2015 से संशोधन के लिए देय है और इस प्राधिकरण ने मौजूदा एसओआर की वैधता 30 सितम्बर 2015 तक विस्तारित की थी जिसे आगे 31 दिसम्बर 2015 तक विस्तारित किया गया था। एनएमपीटी ने अपना प्रस्ताव टीएएमपी को प्रस्तुत किया था और पत्तन उपयोक्ताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए पर्याप्त समय देते हुए इसे 18 मई 2015 को अपनी वेबसाइट पर अपलोड किया था। तथापि, 3 महीनों के बाद भी, पत्तन उपयोक्ताओं को समय का आगे विस्तार देते हुए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव पर मुद्दे उठाने की दोबारा अनुमति दी गई थी, जोकि प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2015 में यथा बताई गई समय सीमा के विरूद्ध है। यह मौजूदा एसओआर का अगला विस्तार हो सकता है।

10.3. ऊपर उल्लिखित कार्रवाई के तीसरे बिन्दु के संदर्भ में, एनएमपीटी ने हमारे अनुस्मारक दिनांक 18 सितम्बर 2011 के बाद मेंगलोर स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (एमएसएए), मेंगलूर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल), केआईओसीएल लिमिटेड, शिपिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (एससीआई), एसोसिएशन ऑफ न्यू मेंगलूर पोर्ट स्टीवडोर्स (एएनएमपीएस), मैं0 मेंगलूर केमिकल्स एंड फर्टिलाइजर्स लिमिटेड (एमसीएफ) तथा मै0 मेंगलूर कस्टम हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन (एमसीएचएए) द्वारा की गई टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां अपने पत्रों दिनांक 14 सितम्बर 2015, 23 सितम्बर 2015 और अनुवर्ती पत्र दिनांक 30 सितम्बर 2015 द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजी थीं।

11. एनएमपीटी के संशोधित प्रस्ताव दिनांक 18 मई 2015 की प्राथमिक संवीक्षा पर, एनएमपीटी से हमारे पत्र दिनांक 13 अक्तूबर 2015 द्वारा अपेक्षित सूचना/संशोधित प्रस्ताव भेजने का अनुरोध किया गया था। इसके लिए अनुस्मारक दिनांक 23 अक्तूबर 2015 भेजा गया था। एनएमपीटी ने हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण पर अपने ईमेलों दिनांक 30 अक्तूबर 2015 द्वारा प्रत्युत्तर भेजा था। तत्पश्चात, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 9 दिसम्बर 2015 द्वारा कुछ बिन्दुओं पर स्पष्टीकरण भेजे थे। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उसपर एनएमपीटी द्वारा प्रेषित उत्तर का सार नीचे तालिकाबद्ध किया है:–

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	एनएमपीटी द्वारा प्रेषित उत्तर
(1)	यह देखा गया है कि एनएमपीटी द्वारा तैयार किया गया प्रस्ताव लागत प्रारूपों के साथ टीएएमपी द्वारा अपने पत्र सं. टीएएमपी/21/2009–डब्ल्यूएस दिनांक 30 जनवरी 2015 द्वारा जारी किए गए कार्य दिशानिर्देशों और महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क नीति, 2015 पर आधारित है। उसके परिणामस्वरूप, इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क नीति 2015 लागू करने के लिए 15 मई 2015 को संशोधित प्रारूप के साथ संशोधित कार्य	टीएएमपी के निदेशानुसार, मद (i), (ii) एवं (iii) सहित संशोधित कार्य दिशानिर्देश और संशोधित प्रारूप पर विचार करते हुए प्रस्ताव संशोधित किया गया है।

	दिशानिर्देश अधिसूचित किए थे और 2 जुलाई 2015 तथा 8 जुलाई 2015 को शुद्धिपत्र जारी किए थे। संशोधित कार्य दिशानिर्देश और उसके शुद्धिपत्र हमारे पत्र सं. टीएएमपी/21/2009–डब्ल्यूएस दिनांक 29 मई 2015 एवं 10 जुलाई 2015 द्वारा एनएमपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को अग्रेषित किए गए थे। संशोधित कार्य दिशानिर्देशों/सशोधित प्रारूप में किए गए मुख्य संशोधन संदर्भ के लिए नीचे दिए गए हैं:– (i) सम्पूर्ण रेलवे संबंधित व्यय एआरआर परिकलन में स्वीकार्य है। (ii) वर्ष 2015–16 के लिए एआरआर में 3.82 प्रतिशत सूचकांकन सूचकांकित अधिकतम एआरआर पर पहुंचने के लिए निर्धारित किया गया है। (iii) एकमुश्त व्ययों के समायोजन से संबंधित प्रपत्र सं. 1 के अधीन टिप्पणी–2 भी संशोधित की गई है। चूंकि उपर्युक्त संशोधन का एआरआर के साथ–साथ मौजूदा एसओआर में प्रस्तावित वृद्धि पर महत्वपूर्ण प्रभाव हो सकता है, एनएमपीटी पत्र सं. टीएएमपी/21/2009–डब्ल्यूएस दिनांक 29 मई 2015 और शुद्धिपत्र दिनांक 10 जुलाई 2015 द्वारा एनएमपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को परिचालित संशोधित प्रारूप के आधार पर लागत विवरणों में जरूरी संशोधन करें।	
(2)	महापत्तन न्यासों हेतु प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 210. के अनुसार, केपटिव बर्थ/सुविधा हेतु प्रशुल्क व्यवस्था जहां पत्तन और संबद्ध उपयोक्ता द्वारा किए गए परस्पर करार में निर्धारित की गई है, तत्संबंधी करार द्वारा शासित किया जाना जारी रहेगा। विशिष्ट करार द्वारा अनाच्छादित केपटिव बर्थों/सुविधाओं हेतु प्रशुल्क केपटिव बर्थों/सुविधाओं हेतु प्रशुल्क टीएएमपी द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाता रहेगा। एनएमपीटी ने बताया है कि प्रहस्तित कार्गो, व्यय और दो केपटिव बर्थों नामतः कुद्रेमुख ऑयरन ऑर कम्पनी लिमिटेड (केआईओसीएल) और उडुपी पावर कारपोरेशन लि0 (यूपीसीएल) से अर्जित राजस्व वर्तमान प्रस्ताव में विचारार्थ नहीं लिए गए हैं। इस संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:	
(i)	केआईओसीएल का प्रशुल्क सचिव/भूतल परिवहन मंत्रालय और सचिव (इस्पात) के बीच 27 मई 1992 को हुई अंतर–सचिवीय बैठक में निर्णीत कार्यपद्धति का अनुसरण करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा प्रतिवर्ष निर्धारित किया जाता है। तथापि, यूपीसीएल के संबंध में, कृपया प्रशुल्क व्यवस्था के संबंध में प्राधिकृत करना स्पष्ट करें।	(क) केआईओसीएल की सहमति लेने के बाद एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत विवरणों के आधार पर टीएएमपी द्वारा प्रत्येक वर्ष केआईओसीएल से संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित किया जा रहा है। टीएएमपी के पूर्व निदेशों के अनुसार यही प्रक्रिया जारी रहेगी। चूंकि केआईओसीएल केपटिव बर्थ है, उससे संबंधित आय एवं व्यय वर्तमान सामान्य दरमानों से अलग है। (ख) मै. यूपीसीएल को एनएमपीटी द्वारा दिए गए केपटिव बर्थ से संबंधित टीएएमपी द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण के संबंध में, यह बताया गया है कि यह व्यवस्था एनएमपीटी और यूपीसीएल के बीच प्रचलित करार द्वारा शासित है। जिसकी एक प्रति एनएमपीटी द्वारा ईमेल दिनांक 21–08–2015 द्वारा टीएएमपी को पहले ही भेजी जा चुकी है।
(ii)	कृपया पुष्टि करें कि केआईओसीएल के संदर्भ में अलग किए गए/अलग (किए जाने वाले) नियोजित पूंजी वर्ष 2011–12 से 2013–14 के प्रत्येक वर्ष के लिए केआईओसीएल हेतु लौह अयस्क गुटिकाओं के लिए घाटशुल्क दर के निर्धारण हेतु सुचिरित व्यय तथा नियोजित पूंजी से मेल खाता है।	यह पुष्टि की गई है कि मै0 केआईओसीएल के मामले में व्यय तथा नियोजित पूंजी वर्तमान एसओआर में एआरआर की गणना से अलग रखा गया है और बर्थ सं. 8 के मामले में वर्ष 2011–12 से 2013–14 के प्रत्येक वर्ष के लिए मै0 केआईओसीएल हेतु लौह अयस्क गुटिकाओं के लिए घाटशुल्क के निर्धारण हेतु सुविचारित व्यय तथा नियोजित पूंजी से मेल खाता है।
(iii)	उन प्रत्येक मद के लिए केआईओसीएल तथा यूपीसीएल से संबंधित यातायात, व्यय तथा केपेक्स का ब्रेकअप भेजे जिन्हें एनएमपीटी द्वारा वर्तमान प्रस्ताव में अलग रखा गया है। यह सूचना यह सुनिश्चित करने के लिए मांगी जा रही है कि तत्संबंधी केपटिव बर्थों हेतु प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय एनएमपीटी द्वारा इन व्ययों को नहीं लिया गया है।	मै0 केआईओसीएल तथा मै0 यूपीसीएल पर ब्रेकअप ब्योरों पर विवरण अनुबंध–1 रूप में संलग्न किया गया हैं। चूंकि वर्तमान व्यवस्था पीपीपी मोड में है, इसलिए पत्तन मै0 यूपीसीएल को बर्थ सं. 15 के संबंध में आबंटित केपटिव बर्थ से संबंधित राजस्व व्यय अथवा कोई पूंजी प्रोद्भूत नहीं कर रहा है।
3.	**वार्षिक राजस्व अपेक्षा (प्रपत्र सं. 1):**	
(i)	**रेलवे से संबंधित व्यय (क्र.सं. 2):**	
	एनएमपीटी सम्पूर्ण रेलवे संबंधित व्ययों की स्वीकार्यता के संबंध में उपर्युक्त बिन्दु 1 (i) में पर्यवेक्षण के मद्देनजर जरूरी संशोधन करें।	प्रस्ताव पर संशोधन टीएएमपी के निदेशानुसार किया गया है।
(ii)	**एकमुश्त व्ययों का 4/5वां जैसे मजदूरी/पेंशन/ग्रेच्युटी/ एक्सग्रेशिया भुगतान आदि और पेंशन निधि में योगदान (क्र.सं. 4 (iii) एवं (iv)) प्रपत्र-I को):**	--
(क)	एनएमपीटी ने वर्ष 2012–13 में मजदूरी/पेंशन/ग्रेच्युटी/ एक्स–ग्रेशिया आदि के लिए रु. 134.00 लाख अलग रखे हैं, पेंशन निधि में अंशदान के लिए वर्ष 2011–12,	(क). यह बताया गया है कि प्रस्ताव में निर्दिष्ट आंकड़ों का पहले ही मिलान किया गया है और यह इस पत्र के साथ संलग्न किया गया

	2012–13 तथा 2013–14 में एनएमपीटी द्वारा क्रमशः रु0 3812 लाख, रु0 3520 लाख और रु0 2160 लाख अलग रखे हैं। प्रपत्र–3 के अधीन टिप्पणी 2 और 3 पत्तन से अपेक्षा करता है कि लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित राशि और लागत विवरण में सुविचारित आंकड़ों का मिलान पत्र भेजे। एनएमपीटी ने अपेक्षित मिलान गणना नहीं भेजी है। कृपया यह उपलब्ध करवाएं।	है। (टिप्पणी 2 एवं 3) (ख). तत्पश्चात, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 9 दिसम्बर 2015 द्वारा बताया है कि रु0 1675 लाख का मजदूरी संशोधन प्रभार बकाया भुगतान दिसम्बर 2013 के दौरान किया गया है, जिसे तत्संबंधी प्रचालन गतिविधि वार के स्थापना भाग में शामिल किया गयाहै और 2013–14 के लेखापरीक्षित लेखों की रिपोर्ट में अलग से दर्शाए गए हैं। एनएमपीटी ने यह दर्शाने के लिए गणना दी है कि रु0 1675 लाख का 4/5 एआरआर परिकलन में अलग रखा गया है।
(ख)	वर्ष 2012–13 में एनएमपीटी द्वारा अलग रखे गए रु0 1340 लाख के संबंध में, कृपया पुष्टि करें कि यह हमारे पत्र दिनांक 29 मई 2015 द्वारा जारी किए गए संशोधित लागत प्रारूप में निर्धारित टिप्पणी सं. 2 के अनुसार है।	यह पुष्टि की गई है कि यह टीएएमपी के पत्र दिनांक 29–5–2015 द्वारा जारी किए गए संशोधित लागत प्रारूप में निर्धारित टिप्पणी सं. 2 के अनुसार है।
4.	प्रबंध एवं सामान्य उपरिव्यय (एमजीओ) (प्रपत्र–2 क्र.सं. 1):	
	प्रपत्र–2 में सुविचारित वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए क्रमशः रु0 4194.30 लाख, रु0 4435.14 लाख और रु0 5336.66 लाख की दर से एमजीओ तत्संबंधी वर्षों के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार नहीं है। लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित एमजीओ से यह देखा गया है कि एनएमपीटी ने चिकित्सा व्यय, सीआईएसएफ व्यय और पेंशन व्यय में कमी की है और इसे विभिन्न अन्य गतिविधियों में आबंटित किया है। कृपया ऐसे समायोजन के कारण स्पष्ट करें।	समायोजन के कारण निम्नलिखित हैं:– क. चिकित्सा व्यय – लाइन विभागों के कर्मचारियों का चिकित्सा व्यय ओएंडएम में से लिया गया है और इसे संबद्ध लाइन गतिविधि के प्रचालन व्यय में पुनः आबंटित किया गया है क्योंकि यह एक प्रत्यक्ष व्यय है। ख. सीआईएसएफ व्यय – सीआईएसएफ व्यय पत्तन के भीतर तैनात सुरक्षा से संबंधित है और यह एक प्रत्यक्ष व्यय है। सीआईएसएफ सुरक्षा व्यय ओ एंड एम से ही लिया गया है और संबद्ध गतिविधि के प्रचालन व्यय में पुनः आबंटित किया गया है। ग. पेंशन भुगतान – लाइन कर्मचारियों का पेंशन भुगतान एक प्रत्यक्ष व्यय रहा है, इन्हें ओएंडएम से लिया गया है और संबद्ध गतिविधि के प्रचालन व्यय में आबंटित किया गया है। घ. एनएमपीटी ने बाद में अपने पत्र दिनांक 9–12–2015 द्वारा बताया है कि अनुबंध–IV (घाटा विवरण) अर्थात् एनएमपीटी के अनुमान और वास्तविक वर्ष 2014–15 के लिए अद्यतन किए गए हैं। वर्ष 2012–13, 2013–14 तथा 2014–15 के लिए एफएमआई स्वीकार, शामिल और संलग्न किया गया है।
5.	कार्य पूंजी (प्रपत्र 1 क्र.सं. 7(vi) (ग) और प्रपत्र 4):	
	एक माह के रोकड़ व्ययों पर विचार करते हुए, एक्सल गणना से यह देखा गया है कि एनएमपीटी ने रोकड़ व्ययों पर पहुंचने के लिए प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों के अधीन प्रतिवेदित मूल्यह्रास को अलग रखा है। [अर्थात् (रु 23576.44 लाख – रु. 40.47 लाख) / 12 = 1916.33 लाख)]. कार्गो, पोत, संपदा तथा रेलवे व्ययों के अधीन प्रतिवेदित मूल्यह्रास को भी अलग रखा जाए क्योंकि वे भी गैर–रोकड़ व्यय हैं।	सम्पूर्ण मूल्यह्रास, क्योंकि यह एक गैर–रोकड़ लागत है, टीएएमपी को अब प्रस्तुत किए गए संशोधित प्रस्ताव में टीएएमपी के निदेशानुसार अलग रखा गया है।
6.	राजस्व अनुमानन (प्रपत्र–3):	
(i)	वर्तमान विनिमय दर पोत संबंधित प्रभारों के राजस्व अनुमानन में एनएमपीटी द्वारा सुविचारित 1 अ.डा. = रु. 61.00 के स्थान पर 1 अ.डा. = रु. 66 है। एनएमपीटी प्रचलित विनिमय दर के आधार पर पोत संबंधित प्रभारों के राजस्व अनुमानन को संशोधित करने पर विचार करे।	अ.डा. के लिए परिवर्तन दर रूप में रु. 66/– अंगीकृत करते हुए टीएएमपी के निदेशानुसार प्रस्ताव संशोधित किया गया है।
(ii)	एमओएस ने अपने पत्र सं. 8/(15)2015–टीएएमपी दिनांक 17 सितम्बर, 2015 द्वारा हाल ही में इस प्राधिकरण को जनवरी 2005 में तत्कालीन पोत परिवहन, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी की गई तटीय रियायत नीति आंशिक रूप से संशोधित करते हुए इस प्राधिकरण को निदेश जारी किया था। एमओएस के उक्त निदेशानुसार, तटीय पोत के लिए पोत संबंधित प्रभार भारतीय रुपये बनाम अमेरिकी डॉलर के विनिमय दर उतार–चढ़ाव को लेखा में लेना चाहिए ताकि सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए और ये प्रभार लागू विनिमय दर में भारतीय रुपयों में संग्रहीत किए जाएंगे। विदेशी कंटेनरों के लिए अ.डा. में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रभारों के संबंध में भी,	विषय–वस्तु नोट कर ली गई है। इस मामले में, यह बताया गया है कि एनएमपीटी के प्रस्ताव में निर्दिष्ट तटीय कार्गो हेतु कंटेनरों के भंडारण प्रभार और तटीय पोतों हेतु पोत संबंधित प्रभार मंत्रालय द्वारा निर्धारित 60 प्रतिशत प्रशुल्क से काफी कम है। इसलिए, टीएएमपी को पहले प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव में कोई बदलाव करने की आवश्यकता नहीं है।

	तटीय कंटेनर के लिए प्रशुल्क अन्य विदेशी कंटेनरों हेतु लागू तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा और ये प्रभार लागू विनिमय दर पर भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे। तटीय पोत और तटीय कंटेनर हेतु दरों के तत्काल निर्धारण हेतु एमओएस के निदेश के आधार पर, सक्षम प्राधिकारी ने एक आदेश सं. टीएएमपी/4/2004–सामान्य दिनांक 5 अक्तूबर 2015 पारित किया था जोकि राजपत्र अधिसूचना की प्रक्रिया में है तथा लागू करने हेतु एनएमपीटी तथा संबद्ध बीओटी प्रचालकों सहित सभी महापत्तन न्यासों को शीघ्र संप्रेषित किया जाएगा। चूंकि इसका राजस्व अनुमानन एवं प्रस्तावित प्रशुल्क पर प्रभाव पड़ेगा, एनएमपीटी से अनुरोध है कि इस संबंध में इस प्राधिकरण से पत्र की प्राप्ति पर प्रस्तावित दरमानों एवं प्रपत्र–3 में जरूरी संशोधन करें।	
(iii)	एनएमपीटी से हमारे पत्र दिनांक 31 मार्च 2015 द्वारा अनुरोध किया गया था कि प्रपत्र–3 में अनाच्छादित सभी प्रशुल्क मदों हेतु राजस्व का अनुमान लगाएं। तथापि, एनएमपीटी ने ब्योरों की उपलब्धता की कमी की वजह से प्रस्तावित उद्धरण में "पूर्वानुमान" के अधीन क्र.सं. 12 (ए) से (एस) में सूचीबद्ध मदों के लिए अभी तक राजस्व का अनुमान नहीं लगाया है। इस संदर्भ में, यह बताना प्रासंगिक है कि प्रपत्र–3 में एनएमपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व (जिसमें कुछ मदों से प्राप्त राजस्व शामिल नहीं किया गया है) रु0 33,552.22 लाख/वार्षिक के अनुमानित एआरआर की पूर्ति के लिए देखा गया है। प्रपत्र–3 में राजस्व अनुमानन में एनएमपीटी द्वारा शामिल नहीं की गई प्रशुल्क मदों से एनएमपीटी को प्रोद्भूत की संभावना वाला राजस्व रु0 33,552.22 लाख के अनुमानित एआरआर से अधिक होगा जोकि प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 8.1 के अनुसार अधिकतम सीमा है। अतः, एनएमपीटी को इसके द्वारा शामिल नहीं की गई प्रशुल्क मदों से राजस्व अनुमान लेना है अथवा विकल्पतः अनाच्छादित अनुमानित एआरआर का कुछ राजस्व छोड़ता है ताकि सभी प्रशुल्क मदों से संग्रहीत किए जाने की संभावना वाला कुल राजस्व प्रशुल्क नीति 2015 में उक्त निर्धारण को पूरा करने के लिए अधिकतम एआरआर को पार नहीं कर सके।	मद सं. 6(iii) में टीएएमपी द्वारा किया गया पर्यवेक्षण तथ्यात्मक नहीं है। एनएमपीटी द्वारा पहले प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव में, एआरआर रु0 33,984 लाख/वार्षिक परिगणित होता है और रु0 33,552.22 लाख नहीं जैसा टीएएमपी द्वारा पर्यवेक्षित किया गया है। संशोधित प्रस्ताव में, संशोधित एआरआर रु0 35,313 लाख/वार्षिक परिगणित होता है। इसके अलावा, प्रचलित एसओआर दरों में की जाने वाली वृद्धि अब 33 प्रतिशत प्रस्तावित की गई है। तदनुसार, राजस्व अनुमानन रु0 585 लाख/वार्षिक का कुशन छोड़ते हुए रु0 34,728 लाख/वार्षिक प्रस्तुत किया गया है। पत्तन का स्टैंड है कि पत्तन "पूर्वानुमानों" के अधीन क्रमांक सं. 12 (ए) से (एस) में उल्लिखित मदों से सृजित किए जाने वाले राजस्व का अनुमान लगाने की स्थिति में नहीं है और प्रत्येक वित्तीय वर्ष के दौरान प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले यातायात का पूर्वानुमान लगाने के लिए यह बहुत मुश्किल है क्योंकि पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा प्रतिबद्धताएँ नहीं दी गई हैं। प्रस्तावित नई मदों हेतु दरें उसी श्रेणी में समान मदों हेतु निर्धारित दरों पर आधारित है। पूछी जा रही नई कार्गो अधिसूचना अनुमति के लिए टीएएमपी के पास दोबारा आए बिना अधिसूचित दरें वसूल करने के लिए पत्तन को समर्थ बनाने हेतु है। इस संदर्भ में, कुछ अन्य नया कार्गो भी चिह्नित किया गया है जो पत्तन उक्त प्रशुल्क चक्र के दौरान प्रहस्तन कर सकता है। क्रमांक सं. 12 (क) से (एस) में पूर्वानुमानों का विवरण सही रहेगा। यह महसूस किया गया है कि रु0 585 लाख का अप्रयुक्त एआरआर/कुशन "पूर्वानुमानो" के अधीन क्रमांक सं. (ए) से (एस) में सूचीबद्ध मदों को कवर करने के लिए पर्याप्त है।
(iv)	पूर्वानुमानों में क्र.सं. 12 में सूचीबद्ध मदों के अलावा, यह देखा गया है कि एनएमपीटी ने निम्नलिखित नई प्रशुल्क मदों/शर्तों का प्रस्ताव किया है:	
(क)	अन्य जलयानों/स्टीमरों पर लागू दर के अनुसार तट रक्षक, नौसेना तथा अन्य सरकारी पोतों हेतु पत्तन देयताओं एवं पाइलटेज की वसूली। [टिप्पणी (8) एवं 1(ख), खंड 2.1 एवं 2.2 अध्याय–II में]	महापत्तन न्यास अधिनियम के अनुसार, पत्तन को कोई भी सेवा निःशुल्क देने की अनुमति नहीं है। तट रक्षक पोत/नौसेना पोत पत्तन संबंधित सेवाओं का प्रयोग कर रहे थे और इसके लिए प्रशुल्क अधिसूचित नहीं था। इस कमी को कवर करने के लिए, इसे शर्तों में शामिल किया गया था ताकि अन्य जलयानों/स्टीमरों पर यथा लागू प्रभार/दरें तट रक्षक पोत/नौसेना पोतों के लिए भी लागू होंगी।
(ख)	रु0 16.56 प्रति घंटा की वसूली यदि सेवा नौका पत्तन क्षेत्र में रह जाती है यद्यपि बर्थ नहीं की जाती है। [अध्याय-II में खंड 2.4.2 (vii)(घ)]	मौजूदा दरमानों में, सेवा नौका के लिए प्रभार वसूल करने का प्रावधान नहीं था। इस कमी को कवर करने के लिए, वर्तमान प्रस्ताव में यह नई शर्त शामिल की गई है।
(ग)	नई कार्गो मदों के लिए घाटशुल्क प्रभार।	बिन्दु सं. 6 (iii) में दिया गया स्पष्टीकरण देखें।
(घ)	क्रूज पोत से यात्री के चढ़ने और उतरने की दरें। (अध्याय III खंड 3.3)	मौजूदा अधिसूचित दरमानों में, (घ), (ङ) और (च) हेतु अधिसूचित दरें नहीं हैं। चूंकि महापत्तन न्यास अधिनियम कोई भी सेवा निःशुल्क प्रदान करने के लिए पत्तन को अनुमति नहीं देता है, (घ), (ङ) और (च) हेतु एक टोकन दर प्रस्तावित की गई है। इसके अलावा, यह बताया गया है कि अब प्रस्तावित दरें बहुत ही मामूली हैं और बहुत कम हैं जब पड़ोसी पत्तनों जैसे कोचीन पत्तन न्यास, मुरुगांव पत्तन न्यास और जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास द्वारा प्रभारित इस तरह की सेवाओं से तुलना की जाती है।
(ङ)	मोटर वाहन/उपस्कर के लिए विराम समय प्रभार। (अध्याय-V खंड 5.3)	
(च)	पार्किंग बार्ज के लिए प्रभार। (विविध अनुसूची 6.9 के अधीन मद सं.VI)	
(छ)	अध्याय–III अनुसूची 3.2. क्र.सं. 6(घ), अध्याय IV अनुसूची सं. 6.6. क्र.सं. (1), अनुसूची सं. 6.7 क्र.सं. 1, 2, 5 और 6 के अधीन मौजूदा एसओआर में कुछ टिप्पियायों	मौजूदा दरमानों में टीएएमपी द्वारा बताई गई मदों पर विचार किया गया है और पत्तन से अधिक अपेक्षित नहीं है। इसलिए, इसे

	के साथ कुछ प्रशुल्क मदों को हटाना। टीएएमपी द्वारा जारी किए गए संशोधित कार्य दिशानिर्देशों का खंड 2.12 विनिर्दिष्ट करता है कि यदि नई शर्त शामिल की जाती है अथवा यदि प्रचालनात्मक अथवा आकस्मिकता की वजह से मौजूदा शर्त संशोधित की जाती है तो पत्तन उसके कारणों से ऐसा संशोधन निर्धारित कर सकता है और एआरआर में वित्तीय/राजस्व प्रभाव ले सकता है। तथापि, एनएमपीटी ने न तो उपर्युक्त संशोधन के लिए कोई कारण दिया है और न ही राजस्व अनुमानन में इसके प्रभाव को लिया है। अतः, एनएमपीटी मौजूदा एसओआर से संशोधनों/समावेशनों/हटाने के कारण बताए। नई मदों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क हेतु अंगीकृत आधार बताएं। प्रपत्र–3 में राजस्व अनुमाननों में सभी नई मदों के प्रभाव भी लीजिए।	प्रस्तावित दरमानों से हटा दिया गया है। पत्तन द्वारा यह संभव नहीं है कि उपर्युक्त वित्तीय विवीक्षा का पूर्वानुमान लगाए। यह कहना है कि अब प्रस्तावित दरें टोकन हैं और एनएमपीटी के निकटवर्ती पत्तनों में इसके लिए प्रचलित दरों की अपेक्षा बहुत कम हैं। जैसाकि मद सं. 6(iii) में पहले ही दर्शाया गया है, रु0 585 लाख का अनाच्छादित एआरआर/कुशन इन अनाच्छादित मदों का ध्यान रखेगा और इसलिए प्रपत्र सं. 3 में राजस्व विवीक्षा नहीं दर्शाई गई है।
(v)	जहां तक एसपीएम प्रचालन का संबंध है, पाइलटेज शुल्क, पुल बैक प्रचालनों हेतु टग किराया प्रभारों, और रद्दकरण/बंधीकरण प्रभारोंसे एनएमपीटी द्वारा राजस्व अनुमानन इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/17/2014 दिनांक 2 जुलाई 2015 द्वारा अनुमोदित दरों के अनुसार नहीं हैं। उक्त आदेश के पैरा 16 (vii) (ख) (xii) में बताया गया है कि अनुमोदित दरों की वैधता संशोधित (किए जाने वाले) एसओआर के सामान्य संशोधन के साथ समाप्त होगी। अतः एनएमपीटी उक्त आदेश में उपर्युक्त प्रशुल्क मदों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों के आधार पर एसपीएम प्रचालनों के लिए प्रपत्र–3 में राजस्व अनुमानन उपयुक्ततः संशोधित करें।	पूर्व प्रस्ताव टीएएमपी के समक्ष प्रस्तुत किया गया था और एसपीएम के लिए अंतिम दरें अधिसूचित की गई थीं। टीएएमपी द्वारा यथा निदेशित, अधिसूचित अंतिम दरें संशोधित प्रस्ताव में शामिल की गई हैं।
(vi) (क)	एनएमपीटी ने बताया है कि 2014–15 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर यातायात आंकड़े केआईओसीएल एवं यूपीसीएल के यातायात को अलग करते हुए राजस्व अनुमानन हेतु सुविचारित किए गए हैं। एनएमपीटी प्रशासनिक रिपोर्ट के साथ 2014–15 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे भेजे।	2014–15 की प्रशासनिक रिपोर्ट के साथ लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे टीएएमपी द्वारा किए गए अनुरोध अनुसार संलग्न किए गए हैं। एनएमपीटी पहले ही पुष्टि कर चुका है कि वास्तविक यातायात और 2014–15 के दौरान प्रहस्तित जीआरटी समसंख्यक पत्र सं. दिनांक 18–05–2015 में बिन्दु (iv) द्वारा प्रपत्र 3 से मेल खाता है।
(ख)	हमारे समसंख्यक पत्र सं. दिनांक 31 मार्च 2015 के पैरा 2 (iv)(ख) एवं (ग) में एनएमपीटी से निम्नलिखित भेजने का अनुरोध किया गया था:	
	(i) प्रपत्र 3 में, कृपया कार्गो प्रहस्तन प्रभार से राजस्व अनुमानन हेतु सुविचारित कार्गो यातायात (टनों में) का जोड़ भेजें। यह भी पुष्टि करें कि इस प्रपत्र में सुविचारित कुल यातायात वर्ष 2014–15 के लिए पत्तन द्वारा प्रहस्तित वास्तविक कुल यातायात से मेल खाता है। यदि, केआईओसीएल जैसे किसी कैपटिव कार्गो बर्थ का यातायात अलग रखा जाता है क्योंकि ऐसे कार्गो के लिए यातायात अलग से निर्धारित किया गया है, तो इसे अलग से दर्शाया जाना चाहिए। संक्षेप में, यदि पत्तन द्वारा प्रहस्तित वास्तविक कुल यातायात ऐसे किए गए समायोजनों हेतु कारण देते हुए राजस्व अनुमानन के लिए सुविचारित यातायात से मिलान किया जाना चाहिए।	
	(ii) इसी प्रकार, प्रपत्र 3 में, कृपया पोत संबंधित प्रभारों (जीआरटी में) के राजस्व अनुमानन हेतु सुविचारित पोतों का कुल जीआरटी भेजें। यह भी पुष्टि करें कि इस प्रपत्र में ऐसे सुविचारित पोत का कुल जीआरटी वर्ष 2014–15 के लिए पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोत का वास्तविक कुल जीआरटी से मेल खाता है।	
	तथापि, टीएएमपी ने अपेक्षित सूचना नहीं भेजी है। इसलिए उक्त बिन्दु दोहराया गया है।	
7.	दरमानः	
(i)	एनएमपीटी ने सभी प्रशुल्क मदों के लिए 25 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है। तथापि, पत्तन देयताओं के लिए, एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि 132.17 प्रतिशत और मार्शलिंग यार्ड प्रभारों के लिए यह 100 प्रतिशत है। एनएमपीटी से अनुरोध है कि इन दो प्रशुल्क मदों में प्रस्तावित वृद्धि को संशोधित करने की संभावना का गंभीरता से पता लगाए जोकि अन्य मदों में प्रस्तावित सामान्य वृद्धि से अधिक है।	यह कहना है कि संशोधित प्रस्ताव में, प्रस्तावित वृद्धि पूर्व प्रस्ताव में 25 प्रतिशत के विरूद्ध 33 प्रतिशत है। जहां तक पत्तन देयताओं की दरों में वृद्धि का संबंध है, अधिसूचित एसओआर में 132.17 प्रतिशत की वृद्धि न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास हेतु किए गए लागतकरण के अनुसार निर्धारित की गई है और एसपीएम प्रचालनों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत की गई है। इसे दोबारा संलग्न किया गया है। इस संबंध में, प्रस्तावित उच्चतर वृद्धि का कारण यह है कि पत्तन देयताओं के लिए दरें 5 प्रशुल्क चक्रों अर्थात् 15 वर्षों से संशोधित नहीं की गई हैं। इसके अलावा, अब प्रस्तावित दरों में वृद्धि के बाद भी, दरें समीपवर्ती अर्थात् कोचीन पत्तन न्यास, मुरूगांव पत्तन न्यास, जेएनपीटी में पत्तन देयताओं हेतु प्रचलित दरों की अपेक्षा बहुत कम होंगी। इस बारे में पूर्वानुमान बिन्दु सं. क में पारदर्शी रूप से बताया गया है। मार्शलिंग यार्ड के लिए, दरें प्रस्ताव में संशोधित की गई हैं और पत्तन 100 प्रतिशत वृद्धि के लिए कह रहा है क्योंकि दरें पिछले 20 वर्षों से संशोधित नहीं की गई हैं। इस बारे में भी पूर्वानुमान बिन्दु सं. 11 में पारदर्शी रूप से दर्शाया गया है।

(ii)	(क) इस प्राधिकरण ने पिछले सामान्य आदेश दिनांक 6 जनवरी 2012 के पैरा में एनएमपीटी को सलाह दी थी कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.2.2 में विनिर्धारण के आधार पर यथामूल्य प्रभारों की बजाय प्रति इकाई आधार पर घाटशुल्क निर्धारित करे। उक्त आदेश में, इस प्राधिकरण ने कुछ मदों पर यथामूल्य घाटशुल्क दर को जारी रखने की अनुमति देने के समय भी स्पष्ट रूप से बताया था कि अगली प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में इसे स्वतः ही हटाया जाएगा, यदि पत्तन प्रशुल्क नीति 2015 को लागू करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में भी विनिर्दिष्ट किया गया है कि एसओआर को लेते समय, महापत्तन न्यास जहां तक सभव हो संबद्ध महानत्तन न्यासों के मौजूदा दरमानों में यथामूल्य घाटशुल्क दर, यदि कोई हो, से दूरी बनाकर रखेंगे और इस कार्गो के प्रहस्तन के लिए विशेष ध्यान रखे जाने अथवा बाजार निर्धारण प्रशुल्क को ध्यान में रखते हुए इन मामलों में विशिष्ट घाटशुल्क दर निर्धारित करेगा। तथापि, पिछले आदेश में दी गई हमारी सलाह और कार्य दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट के बावजूद, वर्तमान प्रस्ताव में ब्रेक बल्क कार्गो हेतु यथामूल्य दर की वसूली की मौजूदा प्रशुल्क व्यवस्था जारी रखी गई है। एमओएस ने अपने हाल ही के पत्र दिनांक 15 जुलाई 2015 द्वारा टीएएमपी को सलाह दी थी कि यथामूल्य घाटशुल्क दर को चरणबद्ध तरीके से समाप्त किया जाना चाहिए। घाटशुल्क दर प्रति इकाई आधार पर निर्धारित की जानी चाहिए। अतः एनएमपीटी को सलाह दी गई थी कि एमओएस द्वारा प्रदत्त सलाह के अनुसार और प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुपालन में प्रासंगिक कार्गो के प्रहस्तन की लागत के संदर्भ में कार्गो की मात्रा अथवा भार के आधार पर ब्रेक बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क दर का प्रस्ताव करे। यदि ऐसा नहीं किया गया है, यथामूल्य आधार पर प्रस्तावित घाटशुल्क दरें पिछले प्रशुल्क आदेश में निर्णय के अनुसार मौजूदा दरमान से हटा दी जाएंगी।	टीएएमपी द्वारा किए गए पर्यवेक्षण कि यथामूल्य दर, यदि कोई हो, चरणबद्ध तरीके से हटाई जाए नोट किया गया है। संशोधित प्रस्ताव में, यथामूल्य दरें बनाए रखी गई हैं क्योंकि पत्तन टीएएमपी/एमओएस द्वारा यथा सुझाए गए अनुसार भार/इकाई के आधार पर सही दर की पहचान करने की स्थिति में नहीं है। इस मामले में, पत्तन द्वारा प्रशुल्क नीति 2015 दिशानिर्देश खंड सं. 2.10 पर विश्वास किया गया है। समान उद्धरण जैसे "एसओआर तैयार करते समय, महापत्तन न्यास यथासंभव संबद्ध महापत्तन न्यासों के मौजूदा दरमान में यथामूल्य दर, यदि कोई हो, से दूर रहे .....''। ऊपर उल्लिखित तथ्यों के आलोक में, वर्तमान प्रस्ताव में, अध्याय III उप शीर्षक 3.1. ब्रेक बल्क कार्गो में प्रस्तावित यथामूल्य दरें बनाए रखी गई हैं। तथापि, अगले प्रशुल्क चक्र के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किए जाने के समय यथामूल्य दर को समाप्त करने के प्रयास किए जाएंगे। [तत्पश्चात, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 9 दिसम्बर 2015 द्वारा स्पष्ट किया था कि इसने अध्याय–III घाटशुल्क प्रभारों की अनुसूची के 3.1. ब्रेक बल्क कार्गो के अधीन विस्तृत घटकों के लिए यथामूल्य दर बनाए रखने का अनुरोध किया था। चूंकि टीएएमपी ने यथामूल्य दर और प्रति टन/प्रति घन मीटर आधार पर आधारित प्रभार घटकों से दूरी बनाने पर जोर दिया है, एनएमपीटी ने अन्य महापत्तनों द्वारा प्रभारित दरों को अंगीकृत करने का प्रयास किया है जिसे संलग्न किए गए अनुबंध V के अनुसार अध्याय III – घाटशुल्क प्रभारों की अनुसूची के 3.2. बल्क कार्गो के अधीन शामिल किया जा सकता है। दरमान में यथामूल्य घाटशुल्क दर से अनुसूची 3.2. बल्क कार्गो में प्रति टन दर में प्रस्तावित संशोधन अनुवर्ती अनुच्छेद में दिया गया है।]
(iii)	अध्याय–VII कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों के लिए पंजीकृत कार्गो प्रहस्तन लेबर विंग (आरसीएचडब्ल्यू) से कार्गो प्रहस्तन कामगार की आपूर्ति के लिए वसूली:	
	(क) प्रस्तावित दरमान में क्रम सं. 30 से 44 में नई श्रेणी हेतु कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों के लिए रजिस्टर्ड कार्गो हैंडलिंग लेबर विंग से कार्गो प्रहस्तन कामगारों की आपूर्ति के लिए वसूली पर पहुंचने का आधार स्पष्ट करें।	प्रस्तावित नई मदों के लिए दरें समान श्रेणी में समान मदों के लिए निर्धारित दरों पर आधारित हैं। पूछी जा रही नई कार्गो अधिसूचना पत्तन को अनुमति के लिए टीएएमपी के पास आए बिना अधिसूचित दरें वसूल करने में समर्थ बनाने के लिए है।
	(ख) राजस्व अनुमानन में इन नई मदों से राजस्व को शामिल नहीं किया गया है जिसे प्रपत्र–3 में लिया जा सकता है।	पत्तन नए कार्गो के लिए प्रतिवर्ष प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाली मात्रा का पूर्वानुमान लगाने की स्थिति में नहीं है। नए कार्गो के लिए कार्गो प्रहस्तन कामगारों की आपूर्ति हेतु लेवी समान श्रेणी में समान मदों के लिए निर्धारित दरों पर आधारित है। जैसाकि मद सं. 6 (iii) एव 6 (iv) (छ) में पहले से दर्शाया गया है, रु0 585 लाख का अनाच्छादित एआरआर/कुशन इन अनाच्छादित मदों का ध्यान रखेगा और इसलिए राजस्व विवीक्षा प्रपत्र 3 में नहीं दर्शाए गए हैं।
8.	अतिरिक्त अधिशेष का समायोजन:	
	हमारे पत्र दिनांक 31 मार्च 2015 के पैरा 2 (iv) में मांगी गई सूचना पर एनएमपीटी द्वारा प्रेषित जवाब संतोषजनक रूप से संबोधित नहीं किया गया है। जैसाकि उक्त पत्र में बताया गया है, एनएमपीटी पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से आज की तारीख तक उक्त प्रशुल्क नीति के खंड 4.1 के अधीन यथा अपेक्षित अतिरिक्त अधिशेष की जांच करे और इसे हमें सूचनार्थ भेजे।	टीएएमपी द्वारा किया गया पर्यवेक्षण नोट किया गया है। इस मामले में, एक विस्तृत स्वतः–स्पष्ट विवरण इस पत्र के साथ अनुबंध–IV रूप में संलग्न किया गया है जिससे स्थिति स्पष्ट हो जाएगी।
9.	कार्यनिष्पादन मानक:	
	एनएमपीटी ने प्रपत्र–5 में कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। प्रशुल्क नीति 2015 का खंड 3.2 विनिर्दिष्ट करता है कि खंड 2.8 में यथा दिया गया एसओआर का सूचकांकन महापत्तन न्यासों द्वारा प्रतिबद्ध कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन होगा। यदि कोई पत्तन विशेष कार्यनिष्पादन मानकों को पूरा नहीं करता है तो अगले वर्ष के दौरान सूचकांकन की अनुमति नहीं दी जाएगी। अतः एनएमपीटी खंड 3.2. में विनिर्दिष्ट किए गए प्रावधान के अनुसार सूचकांकन पर दरमान में उपयुक्त खंड शामिल करे।	प्रपत्र सं. 5 में कार्यनिष्पादन मानक टीएएमपी द्वारा यथा निदेश अब संशोधित प्रस्ताव का हिस्सा है। एनएमपीटी ने संशोधनों को शामिल करने का पूरा ध्यान रखा है, जैसाकि टीएएमपी द्वारा सुझाव दिया गया था और प्रशुल्क नीति 2015 दिशानिर्देशों के अनुसार रु. 35,313 लाख/वार्षिक के अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का दावा करने के लिए पात्र है। इसके विपरीत, एनएमपीटी ने रु0 584.92 लाख/वार्षिक का अनाच्छादित एआरआर/कुशन छोड़ते हुए रु. 34,728.08 लाख/वार्षिक के लिए प्रपत्र 3 में राजस्व का अनुमान लगाया है।

12. अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजते समय, एनएमपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 30 अक्तूबर 2015 द्वारा एआरआर का संशोधित परिकलन, संशोधित प्रस्तावित एसओआर और एआरआर के संशोधित अनुमानन के मद्देनजर प्रस्तावित दर पर राजस्व का संशोधित अनुमानन भी भेजा था। संशोधित प्रस्ताव दिनांक 30 अक्तूबर 2015 में एनएमपीटी द्वारा किए गए मुख्य संशोधन नीचे दिए गए हैं:—

(i) प्रचालन व्यय तथा मूल्यह्रास के जोड़ के 25 प्रतिशत की सीमा के अधीन एआरआर में स्वीकार्य प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों से संबंधित प्रपत्र-2 में संशोधन किया गया है। इसके परिणामस्वरूप, मूल प्रस्ताव में वर्ष 2013—14 में रु0 221.60 लाख अलग करने हेतु सुविचारित प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों को संशोधित प्रस्ताव में रु0 502.13 लाख में संशोधित की गई है।

(ii) इसके अलावा, संपदा गतिविधि से संबंधित निवल अचल परिसंपत्तियों में संशोधन के लिए 31 मार्च 2013 के अनुसार नियोजित पूंजी आंकड़े में कुछ मामूली संशोधन अलग रखा गया है। 16 प्रतिशत आरओसीई स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए एआरआर परिकलन में सुविचारित संशोधित नियोजित पूंजी इसके मूल प्रस्ताव में अनुमानित रु. 65,955.92 लाख के स्थान पर रु0 65.778.90 लाख है।

(iii) एआरआर के संशोधित परिकलन के अनुसार, एनएमपीटी द्वारा अपने मई 2015 प्रस्ताव में निर्धारित रु0 33,552 लाख के स्थान पर वर्ष 2015—16 के लिए रु. 35,313 लाख है।

(iv) एनएमपीटी द्वारा प्रेषित संशोधित एआरआर परिकलन का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:—

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वर्ष 1 (2011-12)	वर्ष 2 (2012-2013)	वर्ष 3 (2013-2014)
(1)	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	26,586.10	27,981.89	27,979.29
(2) (क)	घटाएं समायोजन:			
(i)	संपदा संबंधित व्यय	979.04	1070.98	1142.05
(ii)	ऋणों पर ब्याज	0.78	-	-
(iii)	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, का 4/5वां जैसे मजदूरी का बकाया, पेंशन/ग्रेच्युटी के बकाया, एक्सग्रेशिया भुगतान के बकाया आदि (प्रत्येक मदों की सूची बनाएं)			
	(क). डब्ल्यूआरसी बकाया	-	1,340.00	-
(iv)	पेंशन निधि में अंशदान का 4/5वां	3,812.00	3,520.00	2,160.00
(v)	प्रचालन व्यय तथा मूल्यह्रास के जोड़ के 25 प्रतिशत से अधिक प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	-	-	502.13
(vi)	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10. के अधीन शासित केपटिव बर्थ, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय।	1,145.52	1,145.70	1,038.99
	कुल समायोजन	**5937.34**	**7076.68**	**4843.17**
(3)	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय **(3 =2-1)**	**20,648.76**	**20,905.21**	**23,136.12**
(4)	क्र.सं. 3 के औसत व्यय = [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3	21,563.36		
(5)	नियोजित पूंजी			
	(i) 31.03.2014 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	61,480.49		
	(ii) जोड़े: 31—03—2014 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	7,153.06		
	(iii) घटाएं: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31—03—2014 को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य	3,431.27		
	(iv) घटाएं: लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2014 को बीओटी प्रचालक को स्थानांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हो, का निवल मूल्य।	-		
	(v) घटाएं: प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10. के अधीन केपटिव बर्थों, यदि कोई हों, के लिए सुविचारित किए जाने हेतु प्रासंगिक लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2014 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।	2,538.29		
	(vi) जोड़ें: कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार कार्यगत पूंजी	3,114.91		

	(vii) कुल नियोजित पूंजी	65,778.90
(6)	क्र.सं. **5(vii)** पर 16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	10,525.00
(7)	31 मार्च 2014 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) **[(4)+ (6)]**	32,088.36
(8)	वर्ष 2014–15 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन **(6%)**	**34,014.00**
(9)	वर्ष 2015–16 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन **(3.82%)**	**35,313.00**
(10)	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	**35,313.00**
(11)	प्रस्तावित एसओआर में राजस्व अनुमानन जोकि उपर्युक्त क्र.सं. 10 में अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर है।	**34,728.08**

(v) (क) एनएमपीटी ने वर्ष 2014–15 के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर विचार करते हुए प्रपत्र 3 में राजस्व अनुमानन की विस्तृत गणना भेजी है।

(ख) अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित पोत संबंधित सेवा से राजस्व का अनुमान लगाने के लिए, एनएमपीटी ने अपने द्वारा पहले सुविचारित 1 अ.डा. = रु0 61.00 के स्थान पर 1 अ.डा. = रु0 66.00 की विनिमय दर पर विचार किया है।

(ग) उक्त प्रपत्र के अनुसार, कार्गो, पोत, विविध प्रभारों, रजिस्टर्ड कार्गो हैंडलिंग लेबर विंग से कार्गो प्रहस्तन कामगार की आपूर्ति हेतु लेवी से 2014–15 में एनएमपीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर एनएमपीटी द्वारा अनुमानित कुल राजस्व एनएमपीटी द्वारा निर्धारित रु0 35,313 लाख के एआरआर के स्थान पर प्रस्तावित प्रशुल्क पर रु0 34,728 लाख है। पत्तन ने बताया है कि रु0 585 लाख (अर्थात् रु0 35,313 लाख – रु0 34,728 लाख) का शेष राजस्व कुछ प्रशुल्क मदों से राजस्व के लिए अनकवर्ड छूट गया है जिसके लिए पूर्व में चर्चा की गई है कि पत्तन हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण में एनएमपीटी द्वारा प्रेषित उत्तर में बताए गए कारणों से राजस्व का अनुमान नहीं लगाया जा सका था।

(vi) एनएमपीटी ने मई 2015 प्रस्ताव में प्रस्तावित 25 प्रतिशत वृद्धि के बजाय 33 प्रतिशत अक्रास द बोर्ड पर प्रस्तावित वृद्धि के सिवाय अक्तूबर 2015 में दाखिल प्रस्तावित एसओआर में कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं किया है। तथापि, पत्तन देयताओं, मार्शलिंग यार्ड प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि मई 2015 प्रस्ताव में प्रस्तावित स्तर पर है।

(vii) जैसाकि पहले बताया गया है, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 9 दिसम्बर 2015 द्वारा मई 2015 प्रस्ताव में उसके द्वारा प्रस्तावित यथामूल्य घाटशुल्क दर के स्थान पर प्रति टन आधार पर ब्रेक बल्क कार्गो हेतु घाटशुल्क का प्रस्ताव किया है।

एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रति टन दर के सापेक्ष मौजूदा यथामूल्य घाटशुल्क दर नीचे दी गई है:–

क्र. सं.	कार्गो का विवरण	यथामूल्य आधार पर मौजूदा दर		अक्तूबर 2015 प्रस्ताव में प्रस्तावित दर		09–12–15 प्रस्ताव में प्रस्तावित दर (रु0/टन में) सिवाय क्र.सं. 3		निम्न से अंगीकृत दर (एनएमपीटी द्वारा यथा दिया गया)
		एफ	सी	एफ	सी	एफ	सी	
1	मसाले (इलायची, अदरक, हल्दी, कोरिएंडर सीड, काली मिर्च, मिर्चें आदि)	0.015%	0.009%	0.020%	0.012%	50.77	30.46	चेन्नई पत्तन
2	मछली शुष्क, स्वच्छ, नमकीकृत संरक्षित अथवा फ्रोजन परान्स, फ्रॉग लैग्स और संरक्षित अथवा फ्रोजन लोब्सटर्स	0.059%	0.036%	0.078%	0.048%	38.58	23.14	चेन्नई पत्तन
3	यार्न, कॉटन और वूल रॉ, बेकार या उत्पादित स्टेपल फाइबर	0.059%	0.036%	0.078%	0.048%	121.68/सीबीएम	73.00/सीबीएम	चेन्नई पत्तन
4	एरिकनट्स, बीड़ी पत्ते और बीडिया, कॉफी इंस्टेट कॉफी एसेंस या पाउडर, मेगनिसाइट ल्यूमिनेट्स मोनाजाइट बाक्साइट रूटल सैंड, चंदन की लकड़ी के लट्ठे, और उत्पाद, चाय, काफी/काफी हस्क, तम्बाकू	0.074%	0.044%	0.098%	0.059%	50.00	30.00	कोचीन पत्तन
5	अस्फाल्ट, बिटुमेन	0.237%	0.142%	0.315%	0.189%	81.65	48.99	कोलकाता पत्तन
6	प्लांट और मशीनरी (नॉक डाउन कंडिशन्स अथवा अन्यथा) (टनों में)	₹96.20	₹57.72	0.370%	0.223%	127.95	76.77	मौजूदा 33 प्रतिशत तक

								वृद्धि
7	पत्तन के माध्यम से आयातित/निर्यातित वाहन/उपस्कर	--	--	0.61%	0.37%	3000	1800	कोचीन पत्तन
8	अति आयामीय कार्गो	0.296%	0.178%	0.394%	0.237%	875.00	525.00	जेएनपीटी

(iv). कार्यनिष्पादन मानक:

कार्यनिष्पादन मानक इसके पूर्व संशोधित प्रस्ताव दिनांक 18 मई 2015 में यथा प्रस्तावित बनाए रखने का प्रस्ताव किया है और इसलिए यहां दोहराया नहीं गया है।

13. एनएमपीटी ने प्रपत्र 1 के अधीन वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) और प्रपत्र 3 में प्रस्तावित दर पर राजस्व अनुमानन की प्रमाणित प्रति अपने पूर्व पत्र दिनांक 25 नवम्बर 2015 द्वारा भेजा था जोकि एनएमपीटी पत्र दिनांक 30 अक्तूबर 2015 द्वारा पहले ही प्रेषित किया गया है।

14. एनएमपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 06 जनवरी 2016 द्वारा निम्नलिखित बिन्दुओं पर विचार करने का अनुरोध किया था:—

(i) सिंगल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम) सुविधा 29 अगस्त 2013 से शुरू की गई थी और उस समय एसपीएम सुविधाओं के लिए एनएमपीटी के एसओआर में प्रचलित दरें उपलब्ध नहीं थीं।

(ii) एनएमपीटी ने अपने समसंख्यक पत्र दिनांक 02 अप्रैल 2014 द्वारा, कोचीन पत्तन न्यास एसपीएम समग्र दर की स्वीकृति संप्रेषित करते हुए मै0 एमआरपीएल का सहमति पत्र दिनांक 25 मार्च 2014 संलग्न किया था।

(iii) इस प्राधिकरण ने 29 अगस्त 2013 से पूर्वव्यापी प्रभाव से आंशिक रूप से कोचीन पत्तन न्यास दरें अंगीकृत करते हुए एक अंतरिम आदेश सं टीएएमपी/17/2014--एनएमपीटी दिनांक 20 मई 2014 पारित किया था।

(iv) एनएमपीटी ने विस्तृत लागत गणनाओं के साथ एसपीएम प्रचालनों के लिए अंतिम दरों के निर्धारण हेतु एक प्रस्ताव दिनांक 14 मार्च 2014 पारित किया था जैसाकि इस प्राधिकरण द्वारा भी समय—समय पर स्पष्टीकरण मांगा जाता रहा है।

(v) इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/17/2014—एनएमपीटी दिनांक 27/28 जुलाई 2015 द्वारा भावी प्रभाव से एसपीएम दरों पर अंतिम आदेश पारित किया है। अंतिम आदेश पारित करते समय, टीएएमपी ने खंड 16 (xii) के अधीन नोट किया है कि एनएमपीटी प्रशुल्क नीति, 2015 के अधीन अपने दरमानों के संशोधन हेतु प्रस्ताव पहले ही दाखिल कर चुका है और एक बार जब एसपीएम प्रचालन के लिए अनुमोदित दरों की अनुमोदित वैधता को टीएएमपी द्वारा संशोधित किए जाने वाले सामान्य दरमानों की वैधता के साथ सह—समाप्त बनाए गए हैं।

(vi). इस प्राधिकरण ने अपने पत्र सं. टीएएमपी/22/2015—एनएमपीटी दिनांक 13 अक्तूबर 2015 द्वारा एआरआर अपेक्षा हेतु सूचकांकन अंगीकृत करते हुए दरमानों के एनएमपीटी के संशोधन के प्रस्ताव को संशोधित करने का अनुरोध किया था। इस संदर्भ में, यह निवेदन किया गया है कि सूचकांकन एसपीएम की अंतिम दर के निर्धारण हेतु भी समान रूप से लागू होगा चूंकि टीएएमपी को प्रस्तुत किया गया प्रस्ताव 2012—13 वास्तविक पर आधारित था। अतः इस प्राधिकरण से अनुरोध है कि 2014—15 के लिए 6 प्रतिशत और दोबारा वर्ष 2015—16 के लिए 3.82 प्रतिशत तक एसपीएम हेतु अंतिम दर के निर्धारण को सूचकांकित करते हुए संशोधित आदेश पारित करने का अनुरोध किया गया है।

15. एनएमपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 14 जनवरी 2016 और 6 फरवरी 2016 द्वारा भी आदेश सं. टीएएमपी/4/2004—सामा. दिनांक 5 अक्तूबर 2015 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित तटीय रियायत नीति में संशोधन पर विधिवत् विचार करते हुए संशोधित प्रस्तावित एसओआर, एआरआर का संशोधित परिकलन भेजा था। संशोधित राजस्व अनुमान प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार तथा वित एवं मुख्य लेखा अधिकारी द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है। संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 जनवरी 2016 में एनएमपीटी द्वारा किए गए मुख्य संशोधन और एनएमपीटी द्वारा किए गए निवेदन नीचे दिए गए हैं:—

(i) इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश सं. टीएएमपी/53/2015—वीओसीपीटी दिनांक 3 दिसम्बर 2015 द्वारा यथा अधिसूचित, एनएमपीटी ने तटीय कार्गो/कंटेनर हेतु रियायती प्रभारों की वसूली पर सामान्य अंगीकरण आदेश में निर्धारित प्रावधानों के लिए अपने एसओआर की सामान्य शर्तों में संशोधन शामिल किए हैं।

(ii) इस संशोधन के परिणामस्वरूप, एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित तटीय पोत हेतु पत्तन देयताओं में वृद्धि उसके प्रस्ताव दिनांक 30 अक्तूबर 2015 में प्रस्तावित 425 प्रतिशत वृद्धि की बजाय 467 प्रतिशत वृद्धि परिगणित होती है। तटीय पोत हेतु अन्य पोत संबंधित प्रभारों में वृद्धि विदेशगामी पोत हेतु प्रस्तावित दर पर प्रचलित विनिमय दर लागू करते हुए तटीय पोत हेतु पोत संबंधित प्रभार प्रस्तावित करने के परिणामस्वरूप इसके द्वारा पहले प्रस्तावित 33 प्रतिशत वृद्धि की बजाय 95 प्रतिशत से 97 प्रतिशत के बीच है और उसका 60 प्रतिशत एमओएस द्वारा जारी की गई तटीय रियायत नीति में हाल ही के संशोधन के अनुसार है। प्रपत्र—3 में अनुमानित राजस्व अपेक्षा अक्तूबर 2015 के इसके प्रस्ताव में एनएमपीटी द्वारा अनुमानित रु0 34,728.08 लाख/वार्षिक के स्थान पर तदनुसार रु0 35,091.99 लाख/वार्षिक में संशोधित किया गया है। एनएमपीटी द्वारा अनुमानित सूचकांकित अधिकतम एआरआर रु0 35,313 लाख/वार्षिक में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है। प्रपत्र—3 में संशोधित राजस्व अनुमानन के अनुसार, अनाच्छादित रह गया एआरआर अक्तूबर 2015 प्रस्ताव में अनुमानित रु0 585 लाख/वार्षिक की बजाय रु0 212.01 लाख/वार्षिक (अर्थात् रु0 35,313 -- रु0 34,728.08) है। उपर्युक्त के अलावा, पत्तन ने कोई अन्य संशोधन नहीं किया है।

(iii) इसके अलावा, यहां पर उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि हालांकि एनएमपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित विभिन्न सेवाओं हेतु, अधिकतम दर के रूप में, दर की मांग की थी, एनएमपीटी अपने उपयोक्ताओं से रियायत के माध्यम से बहुत कम वसूली कर रहा है। ऐसा एक उदाहरण है फीडर लाइन पोतों के पत्तन देयताओं और बर्थ किराया प्रभारों को शामिल करते हुए लागू पत्तन प्रभारों पर 25 प्रतिशत की रियायत स्वीकृत करना। एनएमपीटी अपने बोर्ड से अनुमोदन प्राप्त करते हुए 2004–2005 से यह रियायत उपलब्ध करवा रहा है जिसे आज की तारीख तक प्रत्येक छह माह तक विस्तारित किया गया है। इसलिए, यह महसूस किया गया है कि रु0 221.01 लाख का अप्रयुक्त एआरआर इस कार्यसूची नोट के पैरा 4.2. (ii) (ख) में सूचीबद्ध मदों हेतु राजस्व कवर करने में पर्याप्त है।

(iv) एनएमपीटी ने सामान्य अंगीकरण आदेश दिनांक 5 अक्तूबर 2015 में यथा अनुमोदित निर्धारित सामान्य शर्तों (v) (क) और (ख) के सिवाय जनवरी 2016 में दाखिल किए गए प्रस्तावित एसओआर में कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं किया है। इसके अलावा, आदेश सं. टीएएमपी/53/2015–वीओसीपीटी दिनांक 3 दिसम्बर 2015 द्वारा यथा अनुमोदित लागू प्रभारों और विदेशगामी पोत से तटीय पोत के रियायत हेतु मानदंड से संबंधित प्रावधान भी निर्धारित प्रस्तावित एसओआर में शामिल किए बताए गए हैं।

(v) तटीय पोत के लिए पोत संबंधित प्रभारों के संबंध में, एनएमपीटी ने यह टिप्पणी प्रस्तावित की है कि आदेश दिनांक 5 अक्तूबर 2015 में यथा अनुमोदित "तटीय पोत के लिए दर विनिमय दर उतार–चढ़ाव को लेखा में लेते हुए परिकलित (जक्सटापोस्ड विदेशगामी पोत हेतु दर के) 60 प्रतिशत तक है।

(vi) कार्यनिष्पादन मानक:
कार्यनिष्पादन मानक इसके पूर्व संशोधित प्रस्ताव दिनांक 18 मई 2015 में यथा प्रस्तावित बनाए रखने का प्रस्ताव किया गया है।

16.1. जब मामला अंतिम रूप दिए जाने की स्थिति में था, यह देखा गया था कि कुद्रेमुख ऑयरन ऑर कम्पनी लि0 (केआईओसीएल) और उडुपी पावर कार्पोरेशन लि0 (यूपीसीएल) के समीपवर्ती बर्थों से पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) के मामले में राजस्व अनुमान एनएमपीटी द्वारा प्रपत्र–3 में राजस्व अनुमानों में नहीं लिए गए हैं। जब एनएमपीटी द्वारा यथा प्रेषित राजस्व अनुमान इन दो समीपवर्ती बर्थों से पोत संबंधित राजस्व लेने के लिए सही किए गए थे जैसे इन दो केपटिव बर्थ हेतु पोत संबंधित प्रभार पत्तन के दरमानों के अनुसार संग्रहीत करता है, यह देखा गया था कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर राजस्व अनुमान 36489.94 परिगणित होता है जोकि पत्तन द्वारा अनुमानित एआरआर से अधिक है। अतः पत्तन से हमारे ईमेल दिनांक 28 जनवरी 2016 द्वारा अनुरोध किया गया था कि प्रस्तावित प्रशुल्क में उपयुक्त कटौती का प्रस्ताव करे ताकि अनाच्छादित प्रशुल्क मदों हेतु छूटे राजस्व अनुमान तथा कुशन एआरआर के भीतर है और सनदी लेखाकार द्वारा यथा प्रमाणित तदनुसार संशोधित प्रपत्र–1, प्रपत्र–3 और संशोधित एसओआर भेजें।

16.2. एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 28 जनवरी 2016 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। पत्तन के निवेदनों को प्रासंगिक पाए गए स्तर तक नीचे सारबद्ध किया गया है:–

(i) प्रशुल्क नीति 2015 में, खंड सं. 2.2(v) में बताया गया है "सभी व्यय (अर्थात् प्रचालन व्यय, मूल्यह्रास, आबंटित प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय, आबंटित वित्त एवं विविध व्यय) और सभी ऐसे व्यय जो इसके बावजूद समीपवर्ती बर्थों के लिए प्रासंगिक हैं पत्तन तथा संबद्ध उपयोक्ताके बीच प्रशुल्क व्यवस्थाओं पर परस्पर सहमत है अथवा नहीं, अलग रखा जाए। इस संदर्भ में, खंड के सामान्य पठन क आधार पर और जीएएपी के अधीन मिलान परिकल्पना के अनुसार भी, एनएमपीटी ने न केवल केपटिव बर्थों के व्यय भाग को अलग रखा है, अपितु समीपवर्ती बर्थों के लिए तदनुरूपी राजस्व से भी अलग रखा गया है। इसके अलावा, प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत किया गया "अनुमान", जोकि उपर्युक्त परिकल्पना पर भी आधारित है, एनएमपीटी ने स्पष्ट रूप से उल्लेख किया है कि प्रशुल्क नीति 2015 के अनुसार, समीपवर्ती बर्थों से अर्जित राजस्व और प्रहस्तित कार्गो पर विचार नहीं किया गया है।

(ii) पत्तन राजस्व अनुमानों में समीपवर्ती बर्थों से पोत संबंधित राजस्व के समावेशन हेतु पत्र 28 जनवरी 2016 में किए गए निवर्चन से सहमत नहीं है।

(iii) पत्तन ने दोहराया है कि पत्तन देयताएं 15 वर्षों (5 प्रशुल्क चक्रों) से संशोधित नहीं किए गए हैं। इस प्राधिकारण को जमा किए गए एसपीएम प्रस्ताव के समय किए गए लागतकरण के आधार पर, पत्तन देयताएं तदनुसार संशोधित की गई हैं। इसी तरह, पिछले 2 प्रशुल्क चक्रों से वीआरसी संशोधित नहीं किए गए हैं और मार्शलिंग यार्ड उपयोग प्रभारों हेतु दर वर्ष 1995 के दौरान पिछली बार संशोधित किए गए थे और पिछले 20 वर्षों से संशोधित नहीं किए गए हैं।

(iv) अतः एनएमपीटी ने प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव को बनाए रखा जाए, प्रस्तावित प्रशुल्क पर विचार तथा अधिसूचित किया जाए जिसके लिए पत्तन प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसार हकदार है।

17 इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट http://tariffauthority.gov.in पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

18. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:–

(i) न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) का दरमान (एसओआर) पिछली बार जनवरी 2012 में इस प्राधिकरण द्वारा संशोधित किया गया था। इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 6 जनवरी 2012 द्वारा अनुमोदित एनएमपीटी के दरमान की वैधता 31 मार्च 2015 है। इसलिए, एनएमपीटी ने 13 जनवरी 2015 से प्रभावी प्रशुल्क नीति, 2015 का अनुसरण करते हुए अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। प्रशुल्क नीति, 2015 का खड 1.5 इस प्राधिकरण को यह अधिकार देता है कि प्रशुल्क नीति को कार्यान्वित करने के लिए सभी महापत्तन न्यासों के साथ विचार–विमर्श से वर्किंग दिशानिर्देश जारी किए जाएं। वर्किंग दिशानिर्देशों का मसौदा पत्र दिनांक 30 जनवरी 2015 द्वारा सभी महापत्तन न्यासों को परिचालित किया गया था और इस प्राधिकरण के कार्यालय में 18 अप्रैल 2015 को एक परामर्श बैठक आयोजित की गई थी। वर्किंग दिशानिर्देश राजपत्र सं. 207 द्वारा 4 जून 2015 को अधिसूचित किए गए थे जब एनएमपीटी

ने अपना प्रस्ताव दाखिल किया था उस समय वर्किंग दिशानिर्देश तैयार किए जा रहे थे। एनएमपीटी ने प्रशुल्क नीति 2015 के अधीन मार्च 2015 में मूल प्रस्ताव दाखिल किया था जिसमें इसने विदेशगामी पोत के लिए पत्तन देयताओं में 132 प्रतिशत वृद्धि, मार्शलिंग यार्ड के लिए प्रभारों में 100 प्रतिशत वृद्धि तथा सभी प्रशुल्क मदों में 18 प्रतिशत वृद्धि की मांग की थी। प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 1.5. के अनुसरण में मसौदा वर्किंग दिशानिर्देशों पर सभी महापत्तन न्यासों के साथ इस प्राधिकरण द्वारा की गई बैठक के परिणामस्वरूप, पत्तन ने एक संशोधित प्रस्ताव दिनांक 18 मई 2015 दाखिल किया था। तत्पश्चात, एनएमपीटी ने हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण भेजते समय अपने पत्र दिनांक 30 अक्तूबर 2015 द्वारा संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। संशोधित प्रस्ताव में, एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि इसके द्वारा मई 2015 में मांग की गई 25 प्रतिशत वृद्धि के स्थान पर 33 प्रतिशत है। मार्शलिंग यार्ड के लिए पत्तन देयताओं और प्रभारों की दर में वृद्धि को बनाए रखा गया था जैसा इसके मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित किया गया था।

13 अक्तूबर 2015 पत्र में, इस प्राधिकरण द्वारा पारित पूर्व आदेशों में प्रदत्त सलाह का उल्लेख करते हुए क्र.सं. 7(ii) में पैरा 11 में बताया गया है, और प्रशुल्क नीति, 2015 को लागू करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.10 और एमओएस पत्र दिनांक 15 जुलाई 2015 के संदर्भ में भी, एनएमपीटी से यथामूल्य आधार पर प्रस्तावित घाटशुल्क दर की बजाय प्रासंगिक कार्गो का प्रहस्तन करने की लागत के संदर्भ में कार्गो की मात्रा अथवा भार पर ब्रेक बल्क कार्गो के लए घाटशुल्क दर प्रस्तावित करने का विशेष रूप से अनुरोध किया गया था। तथापि, एनएमपीटी ने अपने आदेश 2015 में ब्रेक बल्क कार्गो हेतु यथामूल्य घाटशुल्कदर को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। तत्पश्चात, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनाक 9 दिसम्बर 2015 द्वारा प्रति टन घाटशुल्क दर का प्रस्ताव किया है और राजस्व अनुमानन में इसके प्रभाव पर विचार किया है।

यहां यह बताना भी प्रासंगिक है कि जैसाकि क्र.सं. 6(ii) में पैरा 11 में दिया गया है हमारे पत्र दिनांक 13 अक्तूबर 2015 में, पत्तन से अतिरिक्त सूचना मांगने के समय, जनवरी 2005 में (तत्कालीन) पोत परिवहन, सडक परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी की गई तटीय रियायत नीति को आंशिक रूप से संशोधित करते हुए इस प्राधिकरण को निदेश जारी करते हुए एमओएस पत्र दिनांक 17 सितम्बर 2015 की ओर संदर्भ आकर्षित किया गया था। तटीय पोत तथा तटीय कंटेनर हेतु दरों के तत्काल निर्धारण के लिए एमओएस के निदेश के आधार पर, इस प्राधिकरण ने एक आदेश सं. टीएएमपी/4/2004–सामा. दिनाक 5 अक्तूबर 2015 पारित किया था जिसे कार्यान्वयन के लिए एनएमपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों तथा संबद्ध बीओटी प्रचालकों को भी संप्रेषित किया गया था। एमओएस के निदेश के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित उक्त आदेश के अनुसार, अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित पोत संबंधित प्रभार तटीय पोतों के लिए रियायती प्रभारों की वसूली हेतु भारतीय रुपया बनाम अमेरिकी डॉलर के विनिमय दर उतार–चढ़ाव को ध्यान में रखा जाना चाहिए ताकि सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं हों और ये प्रभार लागू विनिमय दर पर भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे। विदेशी कंटेनरों हेतु अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रभारों को यही संव्यवहार दिया गया है। चूंकि इसका राजस्व अनुमानन एवं प्रस्तावित प्रशुल्क पर प्रभाव पड़ेगा, इसलिए एनएमपीटी से प्रस्तावित दरमानों एवं राजस्व अनुमानों में जरूरी संशोधन करने के लिए हमारे पत्र दिनांक 13 अक्तूबर 2015 द्वारा विशेष रूप से अनुरोध किया गया था। एनएमपीटी ने अपना संशोधित प्रस्ताव दिनांक 30 अक्तूबर 2015 भेजते समय यह कार्यवाही नहीं कर सका था। यह केवल इसके पत्र दिनांक 14 जनवरी 2016 द्वारा है, एनएमपीटी ने तटीय पोत हेतु पोत संबंधित प्रभारों और तटीय कंटेनर हेतु कंटेनर भंडारण प्रभारों जिनका काउंटरपार्ट अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित किया गया है, के संबंध में प्रस्तावित दरमान संशोधित किए हैं।

एनएमपीटी द्वारा अपने पत्र दिनाक 14 जनवरी 2016 द्वारा दाखिल किया गया अंतिम संशोधित प्रस्ताव, मामले की कार्यवाही के दौरान पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों के साथ, इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं।

(ii) प्रशुल्क नीति 2015 का खंड 2.1 अपेक्षा करता है कि प्रत्येक महापत्तन न्यास वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का मूल्यांकन करे जोकि प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार/लागत एवं प्रबंध लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित 31 मार्च 2014 को प्राप्त करते हुए पूंजी प्रगतिधीन कार्य सहित नियोजित पूंजीपर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ और इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए वर्किंग दिशानिर्देशों तथा प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.2 में यथा निर्धारित विशेष अलग रखने के अधीन तीन वर्षों 2011–12 (वाई 1), 2012–13 (वाई 2) और 2013–14 (वाई 3) के अंतिम लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार वास्तविक व्यय के जोड़ का औसत है।

एनएमपीटी ने प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित तीन वर्षों अर्थात् 2011–12 (वाई 1), 2012–13 (वाई 2) और 2013–14 (वाई 3) के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के आधार पर वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का मूल्यांकन किया है। प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.2. और वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में यथा विनिर्दिष्ट, एनएमपीटी ने वर्ष 2011–12, 2012–13 तथा 2013–14 के लिए औसत वार्षिक व्ययों पर पहुंचने के लिए एआरआर परिकलन में अस्वीकार्य व्ययों को अलग रखा है। प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.2 और वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.2. में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार एनएमपीटी द्वारा किया गया निम्नलिखित समायोजन विशिष्ट उल्लेख हेतु दिया गया है:–

(क) एनएमपीटी ने प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.2. (i) और (ii) तथा इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित वर्किंग दिशानिर्देशों के अनुसार संपदा गतिविधि से संबंधित व्ययों एवं ऋण पर ब्याज को अलग रखा गया है।

(ख) प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.2. (iii) और वर्किंग दिशानिर्देशों के अनुसार, मजदूरी की बकाया राशियां, पेंशन/ग्रेच्युटी, मजदूरी संशोधन से प्रकट होने वाले एक्स–ग्रेशिया भुगतानों जैसे एकमुश्त व्ययों के 1/5 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) में शामिल किया जाना है। इसी तरह, पेंशन निधि में अंशदान का 1/5वां एआरआर की गणना हेतु शामिल किया जाना है। इसका अर्थ है उपर्युक्त व्ययों का 4/5वां एआरआर परिकलन में अलग रखा जाना है।

एनएमपीटी ने मजदूरी के बकाया राशियों के लिए वर्ष 2012–13 में रु0 1,340 लाख, वर्ष 2014–15 में प्रतिवेदित रु0 1,675 लाख के मजदूरी संशोधन बकाया राशियों का 4/5 होते हुए, अलग रखा गया है। इसे गणना से समर्थित किया गया है और इसलिए विचार किया गया है।

एनएमपीटी ने तदनुरूपी वर्षों के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित पेंशन निधि में अंशदान का 4/5वां होते हुए वर्ष 2011–12, 2012–13 और 2013–14 में क्रमशः रु0 3,812 लाख, रु0 3,520 लाख तथा रु0 2,160 लाख अलग रखे हैं। एनएमपीटी द्वारा किया गया उपर्युक्त समायोजन प्रशुल्क नीति 2015 के अनुसार है और गणना से समर्थित किया गया है तथा इसलिए विचार किया गया है।

(ग) प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.2. (iv) और वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.2. (iv) के अनुसार, प्रचालन व्यय तथा मूल्यह्रास के जोड के 25 प्रतिशत की सीमा तक प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्यय ही एआरआर गणना में सुविचारित किए जाने हैं।

लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्यय (एमजीएओ) वर्ष 2011–12, 2012–13 तथा 2013–14 के लिए क्रमशः रु0 5,474.81 लाख, रु0 5802.18 लाख और रु0 7065.75 लाख है। इसके विपरीत, एनएमपीटी ने यह पता लगाने के लिए कि एमजीएओ प्रचालन व्यय तथा मूल्यह्रास के 25 प्रतिशत की सीमा के भीतर है, तदनुरूपी अवधि के लिए क्रमशः रु0 4,240.20 लाख, रु0 4,468.30 लाख तथा रु0 5,377.13 लाख की दर से प्रपत्र–3 में एमजीएओ पर विचार किया है। एनएमपीटी ने प्रपत्र–2 में सुविचारित एमजीएओ का प्रत्येक वर्ष के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से मिलान किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि कर्मचारियों के चिकित्सा व्यय, सीआईएसएफ तथा पेंशन भुगतान जो लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में एमजीएओ में बताए गए हैं, कार्गो, पोत, रेलवे तथा संपदा संबंधित गतिविधियों पर आरोप्य प्रत्यक्ष व्यय हैं। इसलिए, एमजीओ के अधीन प्रतिवेदित व्ययों की प्रकृति संबद्ध प्रासंगिक गतिविधियों में पुनःआबंटित की गई है। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के मद्देनजर और यह स्वीकार करते हुए कि एआरआर परिकलन सनदी लेखाकार द्वारा प्रमाणित किया गया है, एनएमपीटी द्वारा किए गए उपर्युक्त समायोजन पर विश्वास किया गया है और स्वीकार किया जा सकता है। प्रपत्र–2 में एमओपीटी द्वारा प्रेषित गणना के अनुसार, वर्ष 2011–12 तथा 2012–13 के लिए, वास्तविक एमजीएओ प्रचालन व्यय तथा मूल्यह्रास के जोड़ के 25 प्रतिशत की सीमा के भीतर है। वर्ष 2013–14 के लिए, एनएमपीटी ने प्रचालन व्यय तथा मूल्यह्रास के जोड़ के 25 प्रतिशत की पहुंच रूप में एमजीएओ के रु0 502.13 लाख की राशि की पहचान की है और इसलिए इसे प्रशुल्क नीति, 2015 के प्रावधान का अनुपालन करते हुए वर्ष 2013–14 में एआरआर से अलग रखा गया है।

(घ) (i) इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.2(v) के अनुसार, केपटिव बर्थों के लिए प्रासंगिक सभी व्यय एआरआर के परिकलन से अलग किए जाने हैं। एनएमपीटी के प्रस्ताव में उल्लेख किया गया है कि दो केपटिव बर्थ अर्थात् बर्थ सं. 8 केआईओसीएल तथा बर्थ सं. 15 यूपीसीएल को दिया गया है। एनएमपीटी ने एआरआर गणना से 2010–11, 2011–12 तथा 2012–13 के प्रत्येक वर्ष हेतु केपटिव बर्थ सं. 8 केआईओसीएल से संबंधित व्ययों को अलग रखा है क्योंकि केआईओसीएल से संबंधित प्रशुल्क सचिव (भूतल परिवहन मंत्रालय) और सचिव (स्टील) के बीच 27 मई 1992 को हुई अंतर–सचिवीय बैठक में लिए गए निर्णयानुसार एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर प्रत्येक वर्ष के लिए अलग से इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किया गया है। सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित इस समायोजन को विधिवत् लेते हुए एनएमपीटी द्वारा की गई एआरआर गणना पर विश्वास किया गया है।

(ii) यूपीसीएल के संबंध में, एनएमपीटी ने बताया है कि यह किसी पूंजी अथवा राजस्व व्यय पर प्रोद्भूत नहीं होता है क्योंकि यह सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड पर दिया गया है तथा इसलिए यूपीसीएल हेतु व्ययों को अलग रखने का कोई मामला नहीं है। एनएमपीटी द्वारा प्रेषित उपर्युक्त स्पष्टीकरण पर विश्वास किया गया है।

इस मामले की कार्यवाही के दौरान, एनएमपीटी द्वारा यह बताया गया है कि इसने यूपीसीएल को केपटिव बर्थ रूप में बर्थ सं. 15 दिया है। एनएमपीटी से यूपीसीएल के केपटिव बर्थ में ऑफर की गई सेवाओं हेतु प्रशुल्क व्यवस्था के संबंध में प्राधिकरण स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था क्योंकि एनएमपीटी और यूपीसीएल में से किसी ने भी बर्थ सं. 15 में प्रदत्त सेवाओं हेतु प्रशुल्क की मांग करते हुए इस प्राधिकरण का रूख किया था। एनएमपीटी ने हमारे द्वारा उठाए गए विशिष्ट बिन्दु को संबोधित नहीं किया है। इसने एनएमपीटी तथा यूपीसीएल के बीच हुए करार दिनांक 9 मई 2008 की प्रति मात्र ही अग्रेषित की गई है और बताया है कि यह यूपीसीएल के साथ इसके द्वारा किए गए उक्त करार द्वारा शासित है। इस मामले की कार्यवाही के दौरान पत्तन द्वारा अग्रेषित मई 2008 में एनएमपीटी तथा यूपीसीएल के बीच हुए केपटिव आधार पर बल्क कोयला टर्मिनल हेतु रियायत करार के अवलोकन पर, यह देखा गया है कि इस प्राधिकरण के दायरे के अधीन आने वाले प्रशुल्क के संबंध में, यूपीसीएल को प्रहस्तित वास्तविक कार्गो हेतु एनएमपीटी के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित लागू दरमान पर रेलवे मार्शलिंग यार्ड प्रभारों के 50 प्रतिशत का भुगतान करन होगा। जल क्षेत्र और भूमि क्षेत्र के लिए, पत्तन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों के अनुसार रियायत करार में निर्धारित वार्षिक लाइसेंस शुल्क देय है। रियायत करार के अनुसार, यूपीसीएल को पत्तन में किसी अन्य पोत एजेंट पर यथा लागू इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों में निर्धारित दरों पर पाइलटेज, जल प्रभार तथा यूपीसीएल द्वारा अनुरोध की गई सेवाओं हेतु पत्तन देयताओं के मामले में जलयान संबंधित प्रभार अदा करने होंगे। रियायत करार में विशेष रूप से बताया गया है कि बर्थ किराया प्रभार लागू नहीं हैं क्योंकि यह केपटिव बर्थ के लिए है।

उपर्युक्त प्रावधान से, यह देखा गया है कि पोत संबंधित प्रभारों, मार्शलिंग यार्ड प्रभारों तथा लाइसेंस शुल्क के लिए यूपीसीएल केपटिव बर्थ हेतु एनएमपीटी द्वारा वसूल किए गए प्रभार इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एसओआर में लागू दर के अनुसार हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, एनएमपीटी यूपीसीएल को दी गई केपटिव सुविधा हेतु किसी पृथक प्रशुल्क व्यवस्था के साथ नहीं आया है।

यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है कि खंड 9.2.(vi).(ख) में उक्त रियायत करार अन्य उपयोक्ताओं के लिए कोयला कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए केपटिव टर्मिनल का उपयोग करने की यूपीसीएल को अनुमति देता है। यदि यूपीसीएल अन्य प्रयोक्ताओं हेतु कोयला कार्गो के प्रहस्तन के लिए केपटिव टर्मिनल का उपयोग करता है तो प्रभारों की वसूली हेतु प्रशुल्क व्यवस्था के संबंध में यूपीसीएल ने इस प्राधिकरण का रूख नहीं किया था। किसी उपयोक्ता को सेवाएं प्रदान करने के लिए महापत्तन न्यास द्वारा प्राधिकृत निजी प्रचालक अथवा महापत्तन न्यास द्वारा वसूल किया जाने वाला प्रशुल्क भले

ही यह केपटिव बर्थ उपयोक्ता हो, संविधि के अनुसार इस प्राधिकरण के अनुमोदन की अपेक्षा करेगा। ऐसी स्थिति में, लाइसेंसदाता पत्तन होने के नाते एनएमपीटी की पूरी तरह से यह जिम्मेदारी है कि वह यह सुनिश्चित करे कि अन्य उपयोक्ता को प्रदत्त सेवा के लिए यूपीसीएल द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रशुल्क के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन हो जैसाकि संविधि के अधीन अपेक्षित है और एनएमपीटी को यह निदेश दिया गया है कि इफको किसान बाजार लॉजिस्टिक्स लि0 में आदेश सं. टीएएमपी/55/2013–केपीटी दिनांक 15 जनवरी 2016 द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए प्रस्ताव दाखिल करने के संबंध में तीसरे पक्ष कार्गो के प्रहस्तन के लिए यूपीसीएल परिकल्पना से कम से कम तीन महीने पहले यूपीसीएल को उपयुक्त सलाह दे। सावधानी बरतते हुए, यह स्पष्ट किया गया है कि उनके द्वारा प्रदत्त सेवाओं, यदि कोई हों, के लिए तीसरे पक्ष कार्गो हेतु यूपीसीएल द्वारा वसूल किए जा रहे प्रशुल्क, यदि कोई हो, के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन नहीं है।

(iii) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.3. और वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.3. में निर्धारित प्रावधानों का अनुसरण करते हुए, एनएमपीटी वर्ष 2011–12, 2012–13 तथा 2013–14 के लिए औसत व्ययों रु0 21,563.36 लाख पर पहुंचा है।

(iv) एनएमपीटी वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.4. में निर्धारित प्रावधान के अनुसार नियोजित पूंजी पर पहुंचा है। एनएमपीटी ने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित 31 मार्च 2014 को निवल अचल परिसंपत्तियों जमा पूंजी प्रगतिधीन कार्य पर विचार किया है। केपटिव बर्थ केआईओसीएल से संबंधित निवल अचल परिसंपत्तियां अलग रखी गई बताई गई हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, एनएमपीटी ने बताया है कि केपटिव बर्थ यूपीसीएल से संबंधित पत्तन द्वारा प्रोद्भूत पूंजी व्यय नहीं है। कार्य पूंजी वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार परिकलित किया गया है। एनएमपीटी द्वारा निर्धारित कुल नियोजित पूंजी रु0 65,778.90 लाख है। 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ रु0 10,525.00 लाख है जोकि एआरआर परिकलन में सुविचारित किया गया है।

(v) एआरआर वित्तीय वर्षों 2011–12 से 2013–14 के व्यय का औसत रु0 21,536.36 लाख जमा रु0 10,5252.00 लाख पर 16 प्रतिशत आरओसीई 31 मार्च 2014 को कुल रु0 32,088.36 लाख है। इसके अलावा, एनएमपीटी ने वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.7 के अनुसार क्रमशः 6 प्रतिशत और 3.82 प्रतिशत पर वर्ष 2014–15 तथा 2015–16 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से उक्त एआरआर को सूचकांकित किया है तथा वर्ष 2015–16 के लिए रु0 35,313 लाख पर दरमान अग्रेषित करते हुए अधिकतम सूचकांकित एआरआर पर पहुंचा है।

पत्तन द्वारा अपने पत्र दिनांक 30 अक्तूबर 2015 द्वारा दी गई एआरआर गणना की विस्तृत गणना, **अनुबंध–I** रूप में संलग्न किया गया है, जिसे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है, इस प्राधिकरण द्वारा विश्वास किया गया है। एनएमपीटी ने अपने अनुवर्ती संप्रेषण में एआरआर में कोई संशोधन नहीं किया था। सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित एनएमपीटी द्वारा प्रेषित अधिकतम सूचकांकन एआरआर का सार नीचे दिया गया है:–

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14
1	सभी समायोजनों के बाद कुल व्यय	20,648.76	22,245.21	21,796.12
2	औसत व्यय = [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3	21,563.36		
3	31–03–2014 को प्रगतिधीन पूंजी कार्य सहित 31–03–2014 को नियोजित पूंजी तथा प्रतिमानों के अनुसार कार्य पूंजी	65,778.90		
4	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @ 16%	10,525.00		
5	31 मार्च 2014 को एआरआर (5=2+4)	32,088.36		
6	वर्ष 2014–15 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन (6%)	34,014.00		
7	वर्ष 2015–16 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन (3.82%)	35,313.00		
8	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	35,313.00		

(vi) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.5 के अनुसार, दरमान तैयार करते समय, एनएमपीटी ने बताया है कि रु0 35,313 लाख के अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित दरमान लेने के लिए वर्ष 2014–15 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोत के जीआरटी तथा टनों में वास्तविक कार्गो यातायात पर विचार किया गया है।

एनएमपीटी द्वारा 2014–15 में प्रहस्तित वास्तविक कार्गो यातायात 365.66 लाख टन बताया गया है। पत्तन ने कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए राजस्व का अनुमान लगाने के समय पड़ोसी बर्थों अर्थात् यूपीसीएल और केआईओसीएल के क्रमशः 27.25 लाख टन और 13.02 लाख के कार्गो यातायात को अलग रखा है। जैसाकि पहले बताया गया है, केआईओसीएल के लिए घाटशुल्क दर अलग से निर्धारित की गई है और पत्तन ने केआईओसीएल से संबंधित व्ययों को अलग रखा है जोकि वर्ष 2011–12 से 2013714 के लिए घाटशुल्क दर निर्धारित करने हेतु सुविचारित किया गया है। ऐसी स्थिति में, (राजस्व अनुमानन से केआईओसीएल के राजस्व संबंधित घाटशुल्क और) कार्गो यातायात को अलग रखने के लिए एनएमपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण सही पाया गया है।

यूपीसीएल के संबंध में, एनएमपीटी और यूपीसीएल द्वारा 9 मई 2008 को किया गया रियायत करार में यूपीसीएल द्वारा प्रहस्तित केपटिव कार्गो के लिए घाटशुल्क दर की वसूली के बारे में निर्धारण नहीं किया गया है। रियायत करार एनएमपीटी और यूपीसीएल के बीच सहमत प्रति टीईयू रॉयल्टी विनिर्दिष्ट करता है परन्तु न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट के अधीन। रॉयल्टी एक प्रशुल्क संबंधित मद नहीं है। एनएमपीटी ने यूपीसीएल को दिए गए केपटिव बर्थ हेतु किसी अन्य प्रशुल्क के अनुमोदन के लिए इस प्राधिकरण का रूख नहीं किया था। घाटशुल्क दर के राजस्व अनुमानों से यूपीसीएल के कार्गो यातायात को अलग रखना सही दिखाई देता है क्योंकि पत्तन ने यूपीसीएल के केपटिव कार्गो हेतु कोई घाटशुल्क दर वसूली नहीं दर्शाता है। इसके अलावा, प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार ने राजस्व अनुमानों को प्रमाणित किया है।

पोत संबंधित प्रभारों का अनुमान लगाने के लिए, वर्ष 2014–15 के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रतिवेदित पोतों की कुल जीआरटी 30,989,860 है। पोत संबंधित सेवाओं से राजस्व का अनुमान लगाने के लिए, वर्ष 2014–15 के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रतिवेदित पोतों का कुल जीआरटी 30,989,860 है। पोत संबंधित सेवाओं से राजस्व का अनुमान लगाने के लिए, पत्तन ने यह उद्धरित करते हुए कुल जीआरटी से 2,545,361 जीआरटी अलग रखा है कि यह यूपीसीएल तथा केआईओसील के केपटिव बर्थ में प्रहस्तित पोत के जीआरटी से संबंधित है।

यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि यह केआईओसीएल के लिए घाटशुल्क दर है जोकि वर्ष 1992 में सचिव (स्टील) और भूतल परिवहन मंत्रालय (एमओएसटी) के बीच विधिवत् सहमत पूर्व–निर्धारित कार्यपद्धति के अनुसार अलग से वार्षिक आधार पर निर्धारित की जा रही है। केआईओसीएल के लिए पोत संबंधित प्रभार पत्तन के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार वसूल किए गए हैं जोकि सभी उपयोक्ताओं के लिए सामान्य हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, एनएमपीटी और यूपीसीएल के बीच हुए रियायत करार के खंड 9.2.(क) (vi) के अनुसार यूपीसीएल के संबंध में, एनएमपीटी के दरमान में यथा निर्धारित लागू पोत संबंधित प्रभार प्रभार्य हैं। ऐसी स्थिति में, राजस्व अनुमान से केआईओसीएल तथा यूपीसीएल के केपटिव बर्थों में प्रहस्तित पोतों के जीआरटी को अलग करना उपयुक्त नहीं पाया गया है। गणना संशोधित करने के अनुरोध के साथ एनएमपीटी को इसके बारे में बताया गया था। एनएमपीटी ने प्रशुल्क नीति के खंड सं. 2.2.(v) का उल्लेख किया है जो सभी व्ययों (अर्थात् प्रचालन व्यय, मूल्यह्रास, आबंटित प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय, आबंटित वित एवं विविध व्यय) और ऐसे सभी व्ययों के बारे में बताता है जोकि इसके बावजूद केपटिव बर्थों के लिए प्रासंगिक हैं कि क्या पत्तन और संबद्ध उपयोक्ता के बीच परस्पर सहमत प्रशुल्क व्यवस्थाएं हैं अथवा नहीं, अलग रखा गया है। यह खंड उद्धरित करते हुए कि पत्तन ने टिप्पणी की है कि न केवल व्यय अपितु केपटिव बर्थों से अर्जित तदनुरूपी राजस्व को राजस्व अनुमानों से अलग किया गया है।

यह देखा गया है कि एनएमपीटी ने वास्तविक व्यय को सही अलग किया है जोकि प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.2(v) के अनुसार वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए क्रमशः रु0 682.17 लाख, रु0 749.27 लाख और रु. 637.82 लाख केपटिव बर्थ केआईओसीएल के घाटशुल्क परिकलन में सुविचारित किया गया था। पत्तन द्वारा यथा स्वीकृत, ये आंकड़े तदनुरूपी अवधि के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित केआईओसीएल की घाटशुल्क दर के लिए एनएमपीटी द्वारा सुविचारित व्यय से मेल खाते हैं।

इसलिए, राजस्व का अनुमान लगाने के लिए, केआईओसीएल तथा यूपीसीएल के कार्गो यातायात को अलग करना ऊपर स्पष्ट किए गए अनुसार तर्कसंगत ठहराया गया है। तथापि, केआईओसीएल के कार्गो यातायात को अलग रखने के अलावा, एनएमपीटी ने पोत संबंधित राजस्व का अनुमान लगाने के समय केआईओसीएल के जीआरटी के अनुसार पोत यातायात को भी अलग रखा है। इसी प्रकार, एनएमपीटी ने पत्तन देयताओं तथा पाइलटेज प्रभार के मामले में यूपीसीएल द्वारा प्रहस्तित पोतों के जीआरटी को अलग रखा है। चूंकि केआईओसीएल तथा यूपीसीएल में आने वाले पोतों के प्रहस्तन पर व्यय एनएमपीटी के एआरआर परिकलन से अलग नहीं रखे गए हैं, इसलिए राजस्व अनुमानों से ऐसे पोतों के प्रहस्तन पर एनएमपीटी को प्रोद्भूत होने वाली आय को अलग रखना गलत है। केआईओसीएल तथा यूपीसीएल में आने वाले पोतों के जीआरटी पोत संबंधित प्रभारों के प्रासंगिक शीर्ष के अधीन संशोधित राजस्व अनुमानों में लिए गए हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, यूपीसीएल बर्थ के लिए बर्थ किराया प्रभार प्रभार्य नहीं है और इसलिए यूपीसीएल से बर्थ किराया राजस्व को राजस्व अनुमानों में नहीं लिया गया है।

उपर्युक्त संशोधन के अलावा, पत्तन द्वारा प्रेषित राजस्व अनुमानों पर विश्वास किया गया है क्योंकि वे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किए गए हैं।

(vii) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.6. के अनुसार, महापत्तन न्यासों के पास यह अधिकार है कि वे वाणिज्यिक न्यायनिर्णय के आधार पर बाजार की ताकतों का जवाब देने के लिए दरें निर्धारित कर सकते हैं और सूचकांकित एआरआर की अधिकतम सीमा के भीतर दरमान तैयार करे। पत्तन ने वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.9 के अनुसार यथा अपेक्षित 2014–15 में प्रहस्तित तदनुरूपी यातायात के लिए प्रस्तावित दरमान में प्रत्येक प्रशुल्क मद दर्शाते हुए राजस्व अनुमानन की विस्तृत गणना दी है। प्रस्तावित प्रशुल्क पर एनएमपीटी द्वारा अनुमानित कुल राजस्व रु0 35,091.99 लाख है जोकि रु0 35,313.00 लाख के अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर है। प्रस्तावित प्रशुल्क पर एनएमपीटी द्वारा राजस्व अनुमानन और 2014–15 का यातायात सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है और इसलिए विश्वास किया गया है।

एनएमपीटी ने अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव में पत्तन देयताओं तथा मार्शलिंग यार्ड प्रभारों के सिवाय सभी मौजूदा प्रशुल्क में पूरे बोर्ड पर 33 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है। पत्तन देयताओं के लिए, एनएमपीटी ने विदेशगामी पोत के लिए 132 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है। तटीय पोत के लिए पोत संबंधित प्रभार एमओएस द्वारा तटीय रियायत नीति में हाल ही के संशोधन के अनुसार मौजूदा विनिमय दर लागू करते हुए विदेशगामी पोत के लिए प्रस्तावित दर के 60 प्रतिशत पर प्रस्तावित किए हैं। मार्शलिंग यार्ड प्रभारों के लिए, एनएमपीटी ने 100 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है।

अधिकांश उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिशनों ने एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि पर आपत्ति उठाई है और विशेष रूप से पत्तन देयताओं तथा मार्शलिंग प्रभारों में। अतः पत्तन से अनुरोध किया गया था कि अपने द्वारा प्रस्तावित वृद्धि में संशोधन पर विचार करे। पत्तन ने बताया है कि उसने यह दर्शाने के लिए पड़ोस में अन्य महापत्तनों में प्रचलित दरों के सापेक्ष पत्तन में प्रचलित कच्चे तेल, खाद्यान्न, खाद्य तेल, लौह तथा स्टील एवं ताप कोयला की घाटशुल्क दर तथा मौजूदा पोत संबंधित दरों की तुलना की गई है कि पत्तन में मौजूदा दरें निम्नतर हैं। एनएमपीटी ने पत्तन उपयोक्ताओं को तुलनात्मक स्थिति भी अग्रेषित की है। पत्तन देयताओं में प्रस्तावित वृद्धि के संबंध में, एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि पत्तन देयताओं में पिछले 15 वर्षों से संशोधन नहीं किया गया है और पड़ोस में अन्य महापत्तन न्यासों की तुलना में सबसे कम हैं। मार्शलिंग यार्ड प्रभारों के संबंध में, एनएमपीटी ने औचित्य दिया है कि दरों में पिछले 20 वर्षों से संशोधन नहीं किया गया है। एनएमपीटी ने बताया है कि अब प्रस्तावित दरों में वृद्धि के बाद भी, पड़ोस अर्थात् कोचीन पत्तन न्यास, मुरूगांव पत्तन न्यास, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास में प्रचलित दरों की अपेक्षा दरें बहुत ही कम हैं। यहां यह बताना भी प्रासंगिक है कि अधिशेष स्थिति के आधार पर जनवरी 2011 में पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश के दौरान इस प्राधिकरण ने केआईओसीएल, आरसीएचडब्ल्यू तथा भंडारण प्रभार के सिवाय कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में 26 प्रतिशत कटौती की थी। पोत संबंधित प्रभारों में यथास्थिति बनाए रखी गई थी। 2010 से पहले संशोधन में अर्थात् मई 2006 में प्रशुल्क संशोधन में, एनएमपीटी ने उपयोक्ताओं द्वारा की गई मांग के आधार पर और वाणिज्यिक न्यायनिर्णय लागू करते हुए, घाटशुल्क में अधिकांश कार्गो मदों के लिए घाटशुल्क दरों और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पाइलटेज शुल्क तथा बर्थ किराये में युक्तिकरण के साथ कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन आरसीएचडब्ल्यू लेवी में कटौती का प्रस्ताव किया था। इस प्रकार, पिछले दो प्रशुल्क चक्रों पर यह देखा जा सकता है कि पत्तन को कोई प्रशुल्क वृद्धि स्वीकृत नहीं की गई थी। सभी अन्य लागत मदों में मुद्रास्फीति के बावजूद पिछले दो प्रशुल्क चक्रों हेतु समान प्रशुल्क का उपयोक्ताओं और उपयोक्ता एसोसिएशन को लाभ हुआ था। किसी भी स्थिति में, प्रशुल्क नीति के खंड 8.1. में यथा विनिर्दिष्ट, दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; एनएमपीटी कम कम दरें वसूल कर सकता है यदि वह ऐसा चाहे। एनएमपीटी द्वारा प्रेषित उपर्युक्त औचित्य के मद्देनजर और प्रशुल्क नीति, 2015 का खंड 2.6 महापत्तन न्यासों को अधिकार देता है कि वे अधिकतम एआरआर के भीतर प्रशुल्क निर्धारित कर सकते हैं और यह भी स्वीकार करते हुए कि प्रस्तावित प्रशुल्क पर एनएमपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व अधिकतम एआरआर के भीतर है और प्रस्तावित प्रशुल्क पर

राजस्व अनुमान सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किए गए हैं, एनएमपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित मौजूदा प्रशुल्क में वृद्धि एनएमपीटी के ध्यान में लाने के लिए अनुमोदित की गई है कि एनएमपीटी को यह सुनिश्चित करना है कि दरमान में बढ़ोतरी के परिणामस्वरूप पत्तन को यातायात का नुकसान नहीं होगा जैसाकि प्रशुल्क नीति के खंड 2.7 में सरकार द्वारा विनिर्दिष्ट किया गया है।

(viii) जैसाकि पहले बताया गया है, एमओएस ने जनवरी 2005 में तत्कालीन पोत परिवहन, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी किए गए तटीय रियायत नीति को आंशिक रूप से संशोधित करते हुए इस प्राधिकरण को अपने पत्र सं. 8/(15)2015–टीएएमपी दिनांक 17 सितम्बर 2015 द्वारा निदेश जारी किया था। एमओएस के उक्त निदेश के अनुसार, तटीय पोत के लिए पोत संबंधित प्रभारों को भारतीय रुपया बनाम अमेरिकी डॉलर के विनिमय दर उतार–चढ़ाव को ध्यान में रखा जाना चाहिए ताकि सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं हो और ये प्रभार लागू विनिमय दर पर भारतीय रुपयों में संग्रहीत किए जाएंगे। विदेशी कंटेनरों हेतु अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रभारों के संबंध में भी, तटीय कंटेनर के लिए प्रशुल्क अन्य विदेशी कंटेनरों हेतु लागू तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा और ये प्रभार लागू विनिमय दर पर भारतीय रुपयों में संग्रहीत किए जाएंगे। तटीय पोत तथा तटीय कंटेनर हेतु दरों के तत्काल निर्धारण हेतु एमओएस के निदेश के आधार पर, इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यासों तथा वहां पर प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों के दरमान में उपयुक्ततः टिप्पणियां शामिल करते हुए एक आदेश सं. टीएएमपी/4/2004–सामा. दिनांक 5 अक्तूबर 2015 पारित किया था और कार्यान्वयन के लिए एनएमपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों तथा संबद्ध बीओटी प्रचालकों को संप्रेषित किया था। चूंकि इसका राजस्व अनुमानन के साथ–साथ प्रस्तावित प्रशुल्क पर प्रभाव पड़ेगा, इसलिए एनएमपीटी से प्रपत्र–3 एवं प्रस्तावित दरमानों में जरूरी संशोधन करने का अनुरोध किया गया था। जैसाकि पहले बताया गया है, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 जनवरी 2016 द्वारा ऐसे तटीय कंटेनर के लिए तटीय पोत एवं कंटेनर भंडारण प्रभारों हेतु पोत संबंधित प्रभारों के संबंध में प्रस्तावित दरमान संशोधित किया था जिनका हिस्सा अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित किया गया है और राजस्व अनुमानों में इसके प्रभाव को लिया गया है। इस संबंध में एनएमपीटी द्वारा अनुमानित संशोधित राजस्व पर विश्वास किया गया है। तटीय दरों के पुनर्विवरण के मद्देनजर, तटीय पोत/कंटेनर हेतु एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों के परिणामस्वरूप पूर्व–संशोधित दरों की अपेक्षा तीव्र वृद्धि होगी। कार्गो/कंटेनरों के तटीय आवागमन के लिए सरकार द्वारा दिए गए महत्व के मद्देनजर, एनएमपीटी से अनुरोध है कि तटीय प्रशुल्क लागू करते समय सावधानी बरते और तटीय प्रशुल्क में कम वृद्धि पर विचार करे।

(ix) इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/17/2014–एनएमपीटी दिनांक 2 जुलाई 2015 द्वारा एनएमपीटी में एमआरपीएल द्वारा प्रचालित एसपीएम प्रचालनों हेतु अंतिम दरें अधिसूचित की थीं। उक्त आदेश में एसपीएम प्रचालनों के लिए अनुमोदित दरों की वैधता एनएमपीटी के दरमान के मौजूदा सामान्य संशोधन की वैधता के साथ सह–समाप्त बनाई गई है ताकि भविष्य में एक ही बार में एनएमपीटी के दरमान के अगले सामान्य संशोधन के साथ एसपीएम हेतु प्रशुल्क की समीक्षा की जा सके। उक्त आदेश में, इस प्राधिकरण ने एसपीएम प्रचालनों के लिए तत्समय प्रचलित पत्तन देयताओं को अनुमोदित करते समय आदेश के पैरा 16 (vi) (क) में स्पष्ट रूप से बताया था कि एनएमपीटी ने दरमान के सामान्य संशोधन हेतु प्रस्ताव दाखिल किया है जोकि अलग से प्रस्तावित किया जा रहा है। उक्त आदेश में बताया गया है कि दरमान के सामान्य संशोधन में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली पत्तन देयताएं एसपीएम में भी पहुंचने वाले पोतों पर स्वतः ही लागू हो जाएंगी। उक्त आदेश में निर्णय के आधार पर, पत्तन ने पोतों की अन्य श्रेणियों हेतु पत्तन देयताओं के बराबर एसपीएम पोतों के लिए पत्तन देयताओं का प्रस्ताव किया है। यह जुलाई 2015 आदेश में इस प्राधिकरण के निर्णय के अनुसार है इसलिए स्वीकार किया गया है। एमआरपीएल द्वारा कही गई बात कि एनएमपीटी ने अधिकतम एआरआर के भीतर समग्र राजस्व अनुमानन में एसपीएम प्रचालनों से राजस्व अनुमानों का सूचकांकन नहीं किया है, सही नहीं पाया गया है। पत्तन ने ऊपर स्पष्ट किए गए कारणों से प्रस्तावित प्रशुल्क पर अनुमानित पत्तन देयताओं के सिवाय जुलाई 2015 आदेश में अनुमोदित स्तरपर एसपीएम प्रचालनों से राजस्व का अनुमान लगाया है।

(x) इस प्राधिकरण ने पिछले सामान्य संशोधन आदेश दिनांक 6 जनवरी 2012 के पैरा 15 (xxiii) (क) में एनएमपीटी को सलाह दी थी कि उस समय लागू 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.2.2. में विनिर्दिष्ट के आधार पर यथामूल्य प्रभार की बजाय प्रति इकाई आधार पर घाटशुल्क दर निर्धारित की जाए। उक्त आदेश में, इस प्राधिकरण ने कुछ मदों पर यथामूल्य घाटशुल्क दर के साथ जारी रखने की अनुमति देते समय अगली प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में स्पष्ट रूप से बताया था कि इसे स्वतः ही हटा दिया जाएगा यदि पत्तन विशिष्ट इकाई आधारित दर लेकर नहीं आता है। वर्किंग दिशानिर्देशों का खंड 2.10. भी विनिर्दिट करता है कि दरमान तैयार करते समय महापत्तन न्यास जहां तक संभव हो संबद्ध महापत्तन न्यासों के मौजूदा दरमान में यथामूल्य घाटशुल्क दर, यदि कोई हो, से दूर रहें और प्रहस्तन कार्गो अथवा बाजार निर्धारित प्रशुल्क के लिए रखे जाने वाले विशेष ध्यान पर विचार करते हुए विशिष्ट घाटशुल्क दर निर्धारित करें।

एनएमपीटी ने पिछले आदेश में हमारी सलाह और वर्किंग दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट के बावजूद तथा ब्रेक बल्क कार्गो हेतु यथामूल्य दर की वसूली की मौजूदा प्रशुल्क व्यवस्था के साथ जारी रखने का प्रस्ताव किया था। यहां पर बताना प्रासंगिक है कि एमओएस ने अपने हाल ही के पत्र दिनांक 15 जुलाई 2015 में इस प्राधिकरण को सलाह दी थी कि यथामूल्य घाटशुल्क दर को चरणबद्ध तरीके से हटाया जाना चाहिए और घाटशुल्कदर प्रति इकाई आधारपर निर्धारित किया जाना चाहिए। ऐसी स्थिति में, प्रशुल्क नीति, 2015 के उक्त प्रावधान के अनुपालन के लिए दोहराई गई परिस्थिति पर, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 9 दिसम्बर 2015 द्वारा मौजूदा यथामूल्य घाटशुल्क दरों की बजाय प्रति टन/प्रति घनमीटर आधार पर ब्रेक बल्क कार्गो हेतु घाटशुल्क प्रभारों का प्रस्ताव किया है। इस प्रयोजन के लिए, एनएमपीटी ने तदनुरूपी कार्गो मदों के लिए अन्य महापत्तनों में प्रस्तावित घाटशुल्क दरें अंगीकृत करने के बारे में बताया है। एनएमपीटी ने वे ब्योरे भेजे हैं जिनकी घाटशुल्क दर पत्तन ने यथामूल्य घाटशुल्क दर के स्थान पर अंगीकृत करने का प्रस्ताव किया है जोकि पैरा 13.(vii) में दिया गया है जिसपर विश्वास किया गया है। अतः यथामूल्य आधार की बजाय प्रति इकाई आधार पर ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क अनुमोदित की गई है जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है। उसका प्रभाव राजस्व अनुमानों में देखा गया है जोकि ब्रेक बल्क कार्गो से शून्य आय दर्शाता है।

संयंत्र तथा मशीनरी हेतु दर के संबंध में, पत्तन ने पहले रु0 96.90/टन की मौजूदा प्रति टन दर को यथामूल्य आधार में संशोधित करने का प्रस्ताव किया था। तत्पश्चात, एनएमपीटी ने अन्य प्रशुल्क मदों हेतु प्रस्तावित वृद्धि के अनुसार इस कार्गो मद के लिए घाटशुल्क दर में 33 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है और प्रपत्र 3 में राजस्व अनुमानों को लिया गया था।

(xi) संशोधित दरमानों में, मौजूदा दरमान में तटीय पोत के लिए निर्धारित दर के स्थान पर, एनएमपीटी द्वारा यह टिप्पणी निर्धारित की गई है कि तटीय पोत के लिए दर विनियम दर उतार–चढ़ाव को लेखा में लेते हुए परिकलित विदेशगामी पोत के लिए (जक्सटापोस्ड दर के) 60 प्रतिशत तक भारतीय रुपयों में संग्रहीत किया

जाएगा। इसके लेखा पर राजस्व प्रभाव प्रपत्र–3 में लिया गया बताया है। इसपर विश्वास किया गया है। तटीय पोत के लिए प्रभारों की वसूली के संबा में टिप्पणी का निर्धारण आदेश दिनांक 5 अक्तूबर 2015 के अनुसार है और इसलिए दरमान में शामिल किया गया है।

(xii) एनएमपीटी ने नई प्रशुल्क मद अर्थात् अंतरण यात्री के लिए रु0 720.59 प्रति यात्री और रु0 541.84 प्रति यात्री की दर से विदेशी क्रूज पोत से यात्रियों के चढ़ने/उतरने के लिए प्रस्ताव किया है। केसीसीआई ने यात्रियों के चढ़ने और उतरने का शुल्क शामिल करने के लिए एनएमपीटी के प्रस्ताव पर आपत्ति उठाई थी। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि मौजूदा दरमान में इस सेवा के लिए दर निर्धारित नहीं की गई है। पत्तन ने प्रस्तावित दर को औचित्यपरक ठहराने के लिए रु0 541.80 प्रति यात्री की दर से मुरूगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) के मौजूदा दरमान में निर्धारित चढ़ने/उतरने के शुल्कों का उल्लेख किया है। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रभार अनुमोदित किया गया है क्योंकि पत्तन के पास अधिकतम एआरआर के भीतर प्रशुल्क निर्धारित करने का अधिकार है। विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद पत्तन ने यातायात का अनुमान लगाने में मुश्किल अभिव्यक्त करते हुए इस मद के लिए राजस्व का अनुमान नहीं लगाया है। तथापि, इसने स्पष्ट रूप से बताया है कि एआरआर का वह भाग अनाच्छादित छूट गया है जो ऐसी विविध प्रशुल्क मदों के राजस्व का ध्यान रखेगा। पत्तन के उक्त स्पष्टीकरण पर विश्वास किया गया है।

(xiii) राजस्व अनुमानन में, एनएमपीटी ने आदेश के पूर्ववर्ती अनुच्छेद में दिए गए पैरा 4.3. (ii) (ख) में सूचीबद्ध कुछ विविध प्रशुल्क मदों के लिए राजस्व का अनुमान नहीं लगाया है। उन्होंने ब्रेविटी के लिए यहां नहीं दोहराया है। जब पत्तन से राजस्व अनुमानों में इसके द्वारा शामिल नहीं किए गए प्रशुल्क मदों हेतु राजस्व अनुमान लेने का अनुरोध किया गया था, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि जब अधिकतम सूचकांकित एआरआर रु0 35,313 लाख है, प्रस्तावित दरमान में राजस्व अनुमानन रु0 35,091.99 लाख है। इससे स्वतः ही रु0 221.01 लाख (अर्थात् रु0 35,313.00 लाख – रु0 35,091.99 लाख) का अन्तर छूट जाएगा जोकि कुछ मदों के लिए राजस्व का ध्यान रखेगा जो राजस्व अनुमानों में शामिल नहीं किए गए हैं। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पत्तन उपयोक्ताओं से प्रतिबद्धता के अभाव में प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले यातायात का पूर्वानुमान लगाना मुश्किल है और इसलिए कुछ मदों हेतु राजस्व का अनुमान लगाना कठिन है। पत्तन ने पुष्टि की है कि एआरआर अनुमानन का रु0 221 लाख उपर्युक्त पैरा 4.2. (ii) (ख) में सूचीबद्ध मदों का ध्यान रखने के लिए पर्याप्त है।

कुछ मदों जो प्रकृति में विविध दिखाई देती हैं, के लिए राजस्व का अनुमान लगाने में मुश्किल अभिव्यक्त करते हुए एनएमपीटी द्वारा किया गया उपर्युक्त निवेदन और पत्तन की पुष्टि कि रु0 221 लाख का अनाच्छादित एआरआर राजस्व में शामिल नहीं की गई कुछ प्रशुल्क मदों से राजस्व का ध्यान रखने के लिए पर्याप्त है, पर विश्वास किया गया है। किसी भी उपयोक्ता ने पत्तन द्वारा अंगीकृत उपर्युक्त दृष्टिकोण पर कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की है।

(xiv) एनएमपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क में प्रेषित राजस्व अनुमान रु0 35,091.99 लाख रु0 35,313.00 लाख के एआरआर के भीतर है और प्रस्तावित प्रशुल्क पर एआरआर तथा राजस्व अनुमान दोनों प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार एवं एनएमपीटी के वित्त एवं मुख्य लेखा अधिकारी (एफए एंड सीएओ) द्वारा विधिवत् प्रमाणित है। इसलिए, एनएमपीटी द्वारा राजस्व अनुमानों की संशोधित गणना रु0 35,091.99 लाख पर विश्वास किया गया है परन्तु केआईओसीएल तथा यूपीसीएल के लिए प्रासंगिक पोत संबंधित आय जोकि पत्तन द्वारा नहीं ली गई है, के संबंध में राजस्व अनुमानों में संशोधन के अधीन।

(xv) उपर्युक्त विश्लेषण के अधीन, एनएमपीटी द्वारा प्रेषित राजस्व अनुमान संशोधित किया गया है। एनएमपीटी द्वारा यथा दिए गए और हमारे द्वारा सुविचारित प्रपत्र 3 में प्रस्तावित दर पर राजस्व अनुमान।

केआईओसीएल तथा यूपीसीएल में प्रहस्तित पोतों से पोत संबंधित राजस्व का प्रभाव लेने के बाद संशोधित राजस्व अनुमान रु0 36,324.28 लाख होता है जोकि रु0 35313 लाख के अनुमानित एआरआर की अपेक्षा रु0 1,011.28 लाख अधिक पाया गया है। संशोधित राजस्व अनुमान रु0 1,232.29 लाख अधिक है जब कुछ विविध मदों के लिए अनाच्छादित रु0 221.01 लाख के कुशन को छोड़ने के बाद रु0 35,091.99 लाख पर एनएमपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व से तुलना की जाती है।

यह बताना भी प्रासंगिक है कि एनएमपीटी के दरमान मूल रूप से 1 अप्रैल 2015 से संशोधन के लिए देय थे। पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में उद्धरित विभिन्न कारणों से, एनएमपीटी का प्रस्ताव यथा पूर्व उल्लिखित अंतिम विचार के लिए नहीं लिया गया था। जब तक संशोधित एसओआर लागू होगा यह उम्मीद है कि वित्तीय वर्ष 2015–16 समाप्त हो जाएगा और भारत के राजपत्र में आदेश अधिसूचित करने में लगने वाले समय के मद्देनजर यह लगभग अप्रैल 2016 होगा और आदेश राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होगा। पूर्व अवधि 2012–13 से 2014–15 के लिए, जैसाकि अनुवर्ती अनुच्छेदों में बताया गया है, पत्तन ने स्वीकार्य लागत और स्वीकार्य प्रतिलाभ जोकि रु0 6,659.70 लाख का निवल घाटा बताता है, के बाद लागत विवरण भेजा है। पिछले प्रशुल्क आदेश में असमायोजित पूर्व अवधि अधिशेष पर विचार करने के बाद भी, 2011–12 से 2013–14 अवधि के लिए रु0 3897.78 लाख का वास्तविक घाटा है। पत्तन द्वारा वसूल किए जा रहे मौजूदा प्रशुल्क में तत्काल पूर्ववर्ती प्रशुल्क चक्र के लिए दर्शाई गई उपर्युक्त घाटा स्थिति के मद्देनजर और यह सुनिश्चित करने के लिए कि पत्तन को आगे और राजस्व घाटा नहीं होगा, इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित प्रशुल्क अनुमोदित करने का निर्णय लिया है यद्यपि यह पत्तन द्वारा अनुमानित स्तर से रु0 1232.29 लाख (रु0 36, 324.27 – रु0 35,091.98) तक आन्तरिक रूप से अधिक एआरआर है। यह आन्तरिक आय पत्तन को अन्यथा प्रोद्भूत होगी यदि संशोधित प्रशुल्क आदेश पारित किए जाने की तारीख से फरवरी 2016 से लागू किया जाता है। जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है, प्रशुल्क नीति 2015 लागू करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए वर्किंग दिशानिर्देशों का खंड 3.7 विनिर्दिष्ट करता है कि साधारणतः इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश राजपत्र में आदेश अधिसूचित करने की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होगा।

प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 8.1 के अनुसार, दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। एनएमपीटी निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें तथा छूट दे सकता है।

इसके अलावा, जैसाकि पहले बताया गया है, प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.7. के अनुसार, यह एनएमपीटी पर है कि वह यह सुनिश्चित करे कि दरमान में संशोधन का परिणाम पत्तन को यातायात का नुकसान नहीं होगा।

(xvi). प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 4.1. के अनुसार, (i). पूर्व प्रशुल्क आदेशों में टीएएमपी द्वारा मूल्यांकित अतिरिक्त अधिशेष जो असमायोजित रहता है, महापत्तन न्यासों द्वारा किसी निधि में अंतरित करना होगा जैसी पत्तन न्यास द्वारा इच्छा व्यक्त की जाएगी, और इसके अलावा (ii). इस नीति के अधीन निर्धारित नए दरमानों के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक मौजूदा दरमानों के लागू होने की अवधि के दौरान महापत्तन न्यासों को प्रोद्भूत अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, मूल्यांकित किया जाना चाहिए और सामान्य आरक्षण में अंतरित किया जाना चाहिए तथा निधियों का पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के विकास, सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए इस्तेमाल किया जाना चाहिए।

जैसाकि पिछले सामान्य संशोधन आदेश दिनांक 6 जनवरी 2012 के पैरा 15.(iv). में बताया गया है, इस प्राधिकरण ने 2012–13 से शुरू करके पांच वर्षों में रु. 6904.80 लाख के पूर्व अवधि अधिशेष को समायोजित करने का निर्णय लिया था। तदनुसार, 2012–13 से 2014–15 के प्रत्येक वर्ष में समायोजन के लिए रु0 1380.96 लाख पर विचार किया गया था। पिछले प्रशुल्क आदेश से आने वाला शेष असमायोजित अधिशेष रु0 2761.92 लाख है [अर्थात् रु0 6904.80 लाख – (रु. 1308.96 लाख * 3 वर्ष = रु0 4142.88 लाख)]।

वर्ष 2012–13 से 2014–15 के लिए, पत्तन ने स्वीकार्य लागत के बाद वास्तविक निवल घाटा तथा 16 प्रतिशत प्रतिलाभ क्रमशः रु0 3058.47 लाख, रु0 684.90 लाख और रु0 2916.33 लाख कुल रु0 6659.70 लाख मूल्यांकित किया है। पूर्व प्रशुल्क आदेश में असमायोजित पूर्व अवधि अधिशेष और 2012–13 से 2014–15 अवधि के लिए प्रतिवेदित वास्तविक घाटे का जोड़ रु. 3897.78 लाख की समग्र घाटा स्थिति दर्शाता है और इसलिए प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 4.1 के अनुसार अधिशेष के अंतरण के व्यवहार का प्रश्न ही नहीं उठता है।

वित्तीय वर्ष 2015–16 के लिए लेखों को अंतिम रूप देने के बाद, एनएमपीटी को वास्तविक अधिशेष/घाटे का मूल्यांकन करना चाहिए और प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 4.1 में निर्धारित प्रावधान के साथ अधिशेष अनुपालन के मामले में इस प्राधिकरण को स्थिति के बारे में बताना भी चाहिए।

(xvii) केनरा चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (केसीसीआई) और एसोसिएशन ऑफ न्यू मेंगलूर पोर्ट स्टीवडोर्स ने बताया है कि एनएमपीटी को प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 8.4 का उद्धरण करते हुए मोबाइल हारबर क्रेन (एमएचसी) के लिए लेबर की काल्पनिक बुकिंग की कार्यपद्धति को समाप्त करना चाहिए। यहां पर बताना प्रासंगिक है कि प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 8.4 के अनुसार, महापत्तन उनके लिए उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए ही प्रभार वसूल करेगा। लेबर की कल्पित बुकिंग और अन्य समान कल्पित प्रभारों की अनुमति नहीं दी गई है। अतः एनएमपीटी भारत सरकार द्वारा जारी की गई प्रशुल्क नीति 2015 के उक्त प्रावधानों का अनुपालन करने के लिए बाध्य है।

(xviii) (क) यहां बताना प्रासंगिक है कि तटीय कार्गो/कंटेनर हेतु रियायती प्रभारों की वसूली के संबंध में वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण के मद्देनजर जहाजरानी महानिदेशालय की अनुशंसाओं के आधार पर एक आदेश सं. टीएएमपी/53/2015–वीओसीपीटी दिनांक 29 सितम्बर 2015 पारित किया था। उक्त आदेश में अनुमोदित प्रावधान आदेश सं. टीएएमपी/53/2015–वीओसीपीटी दिनांक 26 नवम्बर 2015 द्वारा और संशोधित किए गए थे। उक्त पारित आदेश सभी महापत्तन न्यासों द्वारा सामान्य अंगीकरण के लिए है। एनएमपीटी ने उक्त आदेश दिनांक 26 नवम्बर 2015 में निर्धारित प्रावधान शामिल किए हैं। तथापि, संशोधित दरमान का अवलोकन करने पर, यह देखा गया है कि पत्तनने मौजूदा दरमान में निर्धारित प्रावधानों को नहीं हटाया है जिन्हें नवम्बर 2015 आदेश में निर्धारित प्रावधानों द्वारा परिवर्तित किया गया है। इसके अलावा, इसने एक स्थान पर सभी अनुमोदित प्रावधान शालि नहीं किए थे। प्रस्तावित दरमान नवम्बर 2015 के सामान्य अंगीकरण आदेश में अनुमोदित निर्धारण के अनुसार उपयुक्ततः संशोधित किया गया है।

(ख) प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/52/2014–सामान्य दिनांक 28 नवम्बर 2014 द्वारा सभी महापत्तन न्यासों द्वारा सामान्य अंगीकरण हेतु तटीय पोत की वरीयता बर्थिंग पर एमओएस द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देश अधिसूचित किए थे। ऐसे अधिसूचित दिशानिर्देश संशोधित दरमान में शामिल किए गए हैं।

(xix) (क) एनएमपीटी ने ब्लास्ट में पत्तन में प्रवेश करने वाले परन्तु यात्री नहीं ढोने वाले पोत और पत्तन में प्रवेश करने परन्तु कोई कार्गो अथवा यात्रियों को नहीं उतारने अथवा लेने वाले पोत पर रियायती पत्तन देयताओं की वसूली के संबंध में मौजूदा टिप्पणी सं. (2) और (3) में थोडा संशोधन किया है। पत्तन ने वर्तमान शर्त में "अथवा लंगरगाह में" शब्द जोडने का प्रस्ताव किया है ताकि पत्तन अथवा लंगरगाह में प्रवेश करने वाले ऐसे पोतों को रियायती पत्तन देयताएं दिए जा सकें। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एसओआर में मौजूदा निर्धारण महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50ख और धारा 50ग में निर्धारित प्रावधान का अनुसरण करेगा। यह खंड जो पत्तन में प्रवेश करने वाले ब्लास्ट में पोतों हेतु तथा कार्गो में उतराई अथवा कार्गो नहीं लेने वाले पोतों पर पत्तन देयताओं की वसूली से संबंधित प्रावधान निर्धारित करता है। लंगरगाह का उल्लेख नहीं किया गया है। दरमानों में निर्धारित मौजूदा प्रावधान एनएमपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों के दरमानों में एकसमान रूप से निर्धारित किए गए हैं और इसलिए केवल एनएमपीटी के मामले में संशोधन करने के लिए कोई असामान्य परिस्थिति नहीं पाई गई है। किसी भी मामले में यदि लंगरगाह प्वाइंट पत्तन सीमा के भीतर आता है तो मौजूदा शर्त बहुत अच्छे से लागू की जाएगी। इसलिए मौजूदा टिप्पणियों में एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित नहीं किया गया है। पोत संबंधित प्रभारों से रुपये में परिवर्तन से संबंधित प्रस्तावित टिप्पणी वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 5.6.1 में विनिर्दिष्ट के अनुसार मामूली संशोधित किया गया है।

(ख) पत्तन ने यह टिप्पणियां प्रस्तावित की हैं कि पत्तन देयताएं, पाइलटेज तथा बर्थ किराया तटरक्षक/नौसेना तथा सरकारी पोतों के लिए वसूल किया जाएगा। उसके अलावा पत्तन ने कुछ और शर्तें शामिल करने का प्रस्ताव किया है, कुछ मौजूदा शर्तें संशोधित की गई है, प्रासंगिक नहीं पाई गई कुछ प्रशुल्क मदों को हटाया गया है। पत्तन ने पीओएल, रसायन, लौह तथा स्टील सामग्री, अयस्कों तथा धातु आदि के अधीन कुछ कार्गो मदों हेतु घाटशुल्क दर और मोटर वाहनों/उपस्करों के लिए विराम समय प्रभारों का प्रस्ताव किया है। एनएमपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व में प्रस्तावित प्रशुल्क मदें शामिल हैं। कार्गो हैंडलिंग प्रचालनों हेतु रजिस्टर्ड कार्गो हैंडलिंग लेबर विंग से कार्गो प्रहस्तन कामगारों हेतु लेवी के संबंध में, पत्तन ने क्र.सं. 30 से 44 पर नए कार्गो हेतु प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है और बताया है कि यह समान श्रेणी में समान मदों हेतु निर्धारित दरों पर आधारित है। एनएमपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व में ये प्रशुल्क मदें शामिल हैं। पत्तन ने बताया है कि रु0 221.01 लाख का राजस्व कुछ मदों के लिए राजस्व हेतु अनाच्छादित छूट गया है जो पत्तन द्वारा उद्धरित कारणों से अनुमानित नहीं किया जा सकता जैसाकि पहले बताया गया है। एनएमपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित दरमान जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है पत्तन देयताओं के अधीन टिप्पणी (2) और (3) में संशोधन के सिवाय अनुमोदित किए गए हैं।

(xx) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 3.1. के अनुसार, महापत्तन न्यास कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत फेरे प्रति घंटा के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक भी पूरे करेगा। पोत साइड सेवाओं के लिए, पत्तन पोतों के औसत वापिसी समय तथा पोतों के औसत बर्थिंग–पूर्व समय और पत्तन द्वारा प्रासंगिक पाए गए किन्हीं अन्य पैरामीटर के रूप में कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित करेगा। एनएमपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन सहित टनों में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट/दिन के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए और पोत साइड सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक पूरे किए हैं, पत्तन ने पोतों के औसत वापिसी समय तथा पोतों के औसत बर्थिंग–पूर्व समय, बर्थ में निष्क्रिय समय के प्रतिशत के रूप में कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। प्रशुल्क नीति 2015 कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित करने के लिए कोई कार्यपद्धति अथवा आधार निर्धारित नहीं करती है। यह देखा गया है कि उपर्युक्त विभिन्न पैरामीटरों के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक वर्ष 2014–15 में अर्जित बताए गए हैं सिवाय पोत संबंधित सेवाओं में से कुछ मदों के जो केवल दशमलव स्तर पर मामूली निम्नतर हैं। एनएमपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक एसओआर के साथ निर्धारित किए गए हैं। पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक एनएमपीटी द्वारा उल्लिखित 2015–16 की बजाय तीन वर्षों के प्रशुल्क वैधता चक्र के लिए लागू होंगे।

(xxi) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 के अनुसार, एसओआर 1 जनवरी 2014 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 100 प्रतिशत परिवर्तन की सीमा तक मुद्रास्फीति से प्रतिवर्ष सूचकांकित किया जाएगा और सूचकांकित एसओआर प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक समायोजित किया जाएगा। इसके अलावा, प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.8 के साथ पठित प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 3.2 के अनुसार, डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर एसओआर में वार्षिक सूचकांकन महापत्तन न्यासों द्वारा प्रतिबद्ध कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन लागू है। यदि पत्तन विशेष कार्यनिष्पादन मानक पूर्ण नहीं करता है तो अगले वर्ष के दौरान सूचकांकन की अनुमति नहीं दी जाएगी। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्तमान मामले में वर्ष 2015–16 के लिए सूचकांकन एआरआर में और एसओर लेने के लिए पहले ही सुविचारित किया जा चुका है। एसओआर में अगला वार्षिक सूचकांकन 1 अप्रैल 2017 से लागू होगा परन्तु वर्ष 2016–17 में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन। ऐसी स्थिति में, एसओआर में इस आशय की एक टिप्पणी शामिल की गई है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एसओआर इस प्राधिकरण द्वारा घोषित किए जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन है। वार्षिक सूचकांकन 1 अप्रैल 2017 से होगा परन्तु एनएमपीटी द्वारा एसओआर के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करने के अधीन। यदि एसओआर में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए जाते हैं तो उस वर्ष विशेष के लिए एसओआर में सूचकांकन नहीं होगा। प्रशुल्क नीति 2015 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि एसओआर में वार्षिक सूचकांकन कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन स्वतः होगा। यह महापत्तन न्यासों से अपेक्षा करता है कि इसके लिए इस प्राधिकरण का रूख किया जाए। पारदर्शिता बनाने रखने के लिए पत्तन को सलाह दी जाती है कि संबद्ध उपयोक्ताओं एवं इस प्राधिकरण को केलेंडर वर्ष की समाप्ति के एक माह के भीतर पत्तन द्वारा प्रतिबद्ध स्तर पर इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के सापेक्ष 1 जनवरी से 31 दिसम्बर तक की अवधि के लिए अर्जित कार्यनिष्पादन मानक घोषित करे। यदि इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक पत्तन द्वारा अर्जित किए जाते हैं तो पत्तन इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से इस एसओआर में निर्धारित दरों से स्वतः ही सूचकांक कर सकता है और सूचकांकित एसओआर प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से लागू कर सकता है। एनएमपीटी द्वारा सूचकांकित एसओआर के बारे में पत्तन द्वारा संबद्ध उपयोक्ताओं तथा इस प्राधिकरण को सूचित किया जाए।

(xxii) एनएमपीटी के मौजूदा एसओआर की वैधता आखिरी बार 31 दिसम्बर 2015 तक अथवा संशोधित दरमानों के लागू होने की प्रभावी तारीख, जो भी पहले हो, तक विस्तारित की गई थी। तब तक आदेश प्रभावी होगा, यह लगभग अप्रैल 2016 होगा। ऐसी स्थिति में, मौजूदा दरमान समाप्ति की तारीख से संशोधित दरमान के लागू होने तक विस्तारित किए माने गए हैं।

(xxiii). कार्य दिशानिर्देशों के खंड 3.8 के अनुसार, अधिसूचित एसओआर भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद 3 वर्षों के लिए वैध रहेगा। तब तक आदेश प्रभावी होगा, यह लगभग अप्रैल 2016 होगा। चूंकि प्रशुल्क नीति, 2015 लेखापरीक्षित लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों पर एआरआर पर आधारित प्रशुल्क के परिकलन की अपेक्षा करता है, इसलिए संशोधित एसओआर की वैधता 31 मार्च 2019 तक निर्धारित की गई है।

19.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार–विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण क्रमशः अनुबंध–**II** और अनुबंध–**III** रूप में संलग्न किए गए एनएमपीटी के संशोधित एसओआर तथा कार्यनिष्पादन मानक अनुमोदित करता है।

19.2. संशोधित एसओआर भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होंगे और 31 मार्च 2019 तक लागू रहेंगे। उसके बाद प्रदत्त अनुमोदन स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

19.3. एमओएस ने अपने पत्र सं. 8(15)/2015–टीएएमपी दिनांक 17 सितम्बर 2015 द्वारा निर्देश दिया था कि तटीय पोत/कंटेनरों हेतु दरों के पुनःउल्लेख को भारतीय रुपए बनाम अ.डा. के विनिमय दर उतार–चढ़ावों को लेखा में लिया जाना चाहिए ताकि सभी तटीय पोतों/कंटेनरों हेतु पोत/कंटेनर संबंधित प्रभार अन्य पोत/कंटेनरों हेतु तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं हो। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यासों और वहां पर प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों के दरमानों में उपयुक्त टिप्पणियां निर्धारित करते हुए एक आदेश दिनांक 5 अक्तूबर 2015 पारित किया था। तटीय दरों के पुनःउल्लेख के मद्देनजर, एनएमपीटी ने तटीय पोत/कंटेनर के लिए प्रस्ताव किया है जिसके परिणामस्वरूप पूर्व–संशोधित दरों की अपेक्षा भारी वृद्धि होगी। कार्गो/कंटेनरों के तटीय आवागमन के लिए सरकार द्वारा दी गई महत्ता को मद्देनज़र रखते हुए, एनएमपीटी से अनुरोध है कि तटीय प्रशुल्क लागू करते समय सावधानी बरते और तटीय प्रशुल्क में धीमी वृद्धि पर विचार करे।

19.4. एनएमपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, औसत फेरे प्रति घंटा के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक प्रतिबद्ध किए हैं। पोत साइड सेवाओं के लिए, पत्त ने पोतों के औसत वापसी समय और पोतों के औसत बर्थिंग–पूर्व समय और बर्थ पत्तन में निष्क्रिय समय के रूप में कार्यनिष्पादन मानक प्रतिबद्ध किए हैं।

19.5. प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 में यथा दिया गया एसओआर का सूचकांकन प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 3.2 के साथ पढ़ा जाना है। यदि एनएमपीटी कार्यनिष्पादन मानक पूरे नहीं करता है तो एनएमपीटी अगले वर्ष के दौरान सूचकांकन के लिए पात्र नहीं है।

19.6. प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 7.1. के अनुसार, महापत्तन न्यास कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, जलयानों का औसत वापसी समय, औसत बर्थिंग–पूर्व प्रतीक्षा समय एवं इसके प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क पर वार्षिक रिपोर्टें इस प्राधिकरण को प्रेषित करेंगे। इसके अलावा, कंटेनर बर्थों के लिए, वार्षिक रिपोर्टें कंटेनरों के लिए औसत विराम समय तथा औसत फेरे प्रति क्रेन घंटा पर भी उपलब्ध करवाई जाएंगी। पत्तन द्वारा प्रत्येक वर्ष की समाप्ति के अगले 60 दिनों के भीतर वार्षिक रिपोर्टें प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी उसे समय–समय पर भेजी जाएगी।

19.7 कार्य दिशानिर्देशों के खंड 4 के अनुसार, यह प्राधिकरण प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 7.1. के अधीन महापत्तन न्यासों से प्राप्त सभी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील कुछ आंकड़े/सूचना प्रकाशित नहीं करने के बारे में किसी महापत्तन न्यास से अनुरोध प्राप्त होने पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोध के साथ प्रश्नाधीन आंकडों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता और ऐसे प्रकाशन पर उनके राजस्व/प्रचालन पर आशंकित प्रतिकूल प्रभाव के बारे में विस्तृत औचित्य देना होगा। इस संबंध में टीएएमपी का निर्णय अंतिम होगा।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन– III/4/असा./143/16(13)]

अनुबंध -I

महापत्तन न्यास के लिए प्रशुल्क निर्धारण नीति 2015 के अधीन वार्षिक राजस्व मांग का अभिकलन

रूपए लाख में

क्र.सं.	विवरण		वर्ष 1 (2011-12)	वर्ष 2 (2012-2013)	वर्ष 3 (2013-2014)
(1)	**कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के समाधान के अनुसार)**	नोट 1			
(i)	प्रचालन व्यय		17240.75	17228.63	18302.48
(ii)	मूल्यह्रास		2190.53	2279.22	2157.99
(iii)	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय		4194.30	4435.14	5336.66
(iv)	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)		2960.52	4038.90	2182.16
	उपयोग 1=(i)+(ii)+(iii)+(iv)		26,586.10	27,981.89	27,979.29
(2)	**समंजन घटाए :**				
(i.	संपदा संबंधी व्यय				
	(क) प्रचालन व्यय		459.38	488.67	542.99
	(ख) मूल्यह्रास		329.02	341.95	375.99
	(ग) प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय		111.76	125.8	158.33
	(घ) आबंटित एफएमई		78.88	114.56	64.74

	उपयोग 2(i)=[(क)+(ख) + (ग)+(घ)]		979.04	1070.98	1142.05
(ii)	**ऋणों पर ब्याज**		0.78	-	-
(iii)	**एक बारगी व्यय का 4/5 वां भाग, यदि कोई हो जैसे कि वेतन, पेंशन, उपदान/ग्रेच्यूटी अनुग्रह राशि आदि (प्रत्येक मद का सूची में उललेख करें)**	**नोट 2**			
	(क).डब्ल्यू आर सी एरियर		-		1,340.00
	उपयोग 2(iii) (क)		-		1,340.00
(iv)	**पेंशन निधि के अंशदान का 4/5वां भाग**	**नोट 3**	3,812.00	3,520.00	2,160.00
(v)	**प्रचालन व्यय और मूल्यह्रास के कुल योग के 25 प्रतिशत से अधिक सामान्य और उपरि व्यय**	**प्रपत्र 2 के अनुसार**	-	-	502.13
(vi)	**प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.10 के अनुसार केपिटिव बर्थ के प्रशुल्क से संबंधित प्रासंगिक व्यय यदि कोई हो**				
	(क) प्रचालन व्यय		418.67	351.75	356.49
	(ख) मूल्यह्रास		44.68	44.68	44.68
	(ग) प्रबंधन और प्रशासनिक आबंटित उपरि व्यय और एफएमई		682.17	749.27	637.82
	उपयोग 2(vi) = [(a)+(b)+(c)		1,145.52	1,145.70	1,038.99
	2 का योग = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)		5937.34	5736.68	6183.17
(3)	**समग्र समंजन के पश्चात कुल व्यय**		20,648.76	22,245.21	21,796.12
(4)	क्रम संख्या 3 का औसत व्यय -[व 1 + व 2 + व 3] / 3		21,563.36		
(5)	**नियोजित पूंजी**				
	(i) 31.03.2014 को निवल स्थायी परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित लेखा वार्षिक लेखाओं के अनुसार)		61,480.49		
	(ii) जोडे 31.03.2014 तक का प्रगति रत्त कार्य (लेखापरीक्षित लेखा वार्षिक लेखाओं के अनुसार)		7,153.06		
	(iii) घटाएं: 31.03.2014 को संपदा संबंधी कार्यों से संबंधित स्थायी परिसंपत्तियों का निवल (लेखापरीक्षित लेखा वार्षिक लेखाओं के अनुसार)		3,431.27		
	(iv) घटाए: 31 मार्च, 2014 को बीओटी प्रचालक को स्थानांतरित स्थायी परिसंपत्तियों का निवल मल्य यदि कोई हो, (लेखापरीक्षित लेखा वार्षिक लेखाओं के अनुसार)		-		
	(v) घटाए : 31 मार्च, 2014 को प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.10 के अंतर्गत केपिटिव बर्थों के लिए लेखापरीक्षित लेखा वार्षिक लेखाओं के अनुसार स्थायी परिसंपत्तियों का निवल मूल्य यदि कोई हो		2,538.29		
	(vi) जोड़े : कार्यपरक दिशा-निर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्यपूंजी	**प्रपत्र 4 व नोट 4**			
	(क) सामान सूची (इंवेट्री)		409.26		
	(ख) विविध देनदार				

			735.72
	(ग) नकद		1,969.93
	(घ) (क)+ (ख) + (ग) का योग		3,114.91
	(vii) कुल नियोजित पूंजी (i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(घ)]		65,778.90
(6)	**नियोजित पूंजी पर अतिलाभ क्रम सं. 5 (vii) का 16%**		10,525.00
(7)	**वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) 31 मार्च, 2014 [(4)+ (6)]**		32,088.36
(8)	**वर्ष 2014-15 के लिए शतप्रतिशत की दर से लागू थोक मूल्य सूचकांक का एआरआर में सूचकांकन अर्थात**	**6%**	**34,014.00**
(9)	**वर्ष 2015-16 के लिए शतप्रतिशत की दर से लागू थोक मूल्य सूचकांकन अर्थात**	**3.82%**	**35,313.00**
(10)	**वार्षिक राजस्व व मांग (एआरआर) सूचकांकित सीमा**		**35,313.00**
(11)	**ऊपर क्रम संख्या 10 पर आकलित सूचकांकित एआरआर की सीमा में प्रस्तावित सूचकांकित एसओआर पर राजस्व आकलन**	**प्रपत्र 3 और नोट 5 के अनुसार**	**35,091.99**

अनुलग्नक-II

न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास

दरमान

अध्याय – I

परिभाषाएं और सामान्य निबंधन एवं शर्तें

1.1 परिभाषाएं -

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता है, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होगी:-

(i) ''तटीय पोत'' का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी एक पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।

(ii) ''विदेशगामी पोत'' का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।

1.2 सामान्य निबंधन और शर्तें

(i) सीमाशुल्क अथवा जहाजरानी महानिदेशक द्वारा निर्धारित पोत की हैसियत पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए ''तटीय'' अथवा ''विदेशगामी '' रूप में इसके वर्गीकरण के लिए निर्णायक कारक होगा; और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसका मूल इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिक नहीं होगा।

(ii) पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली :

(क) ऐसे पोत जो सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर भारतीय पत्तन के अपने प्रथम पत्तन पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित हो सकते हैं, उन्हें तब तक किसी अन्य सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं है जब तक वे भारतीय तट पर गमन करते हैं।

(ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के परिवर्तित हो सकते हैं।

(iii) रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए मानदंड :

(क) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदाई पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों की लदाई शुरू किए जाने के समय से प्रभार्य होंगी।

(ख) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभार्य होंगी, उसके तत्काल पश्चात विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।

(ग) नौवहन महनिदेशक से तटीय लाइसेंस धारक विनियुक्त भरतीय तटीय पोतो के लिये तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज़ अपेक्षित नहीं होंगे।

(iv) रियायती तटीय दर पर पोत संबंधी प्रभारों (सीआरसी) की उगाही के लिये मानद्न्ड

(क) विश्वभर और तटीय "परिचालन के लिये भारतीय सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी भारतीय पोत को प्रहस्तन प्रभरों (एच सी) के संदर्भ में लागू तटीय दरें प्रभारित होंगी अर्थात निम्नलिखित परिदृश्य में घाट्शुल्क सहित जलयान से तट तक स्थानातँरण और क्वे से/को भण्डार यार्ड से/को अँतरण।

(i) तटीय गमन के लिए परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोना।

(ii) तटीय गमन के लिए परिवर्तित नही परँतु किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोना। "केँद्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क बोऋड का 25 फरवरी 2002 का परिपत्र सँख्या 15/2002-सीयूएस भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत को बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोने की अनुमति देता है।

(ख) विदेशी ध्वज का पोत नौवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिये परिवर्तन के मामले में ऐसे पोत द्वारा किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान/ कन्टेनर ढोने पर तटीय सामान/ कन्टेनर के लिये लागू तटीय दरें उगाही जायेंगी।

(v) (क) पोत संबंधित प्रभार पोत स्वामियों/स्टीमर एजेंटों से वसूल किए जाएंगे। जहां कहीं दरें अमेरिकी डॉलर मूल्यवर्गित की गई हैं वहां भारतीय रिजर्व बैंक, स्टेट बैंक ऑफ इंडिया अथवा इसके सहयोगी बैंक अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों, जैसा समय किया जाएमय पर विनिर्दिष्टस-, द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पर भारतीय रुपयों के समकक्ष अमेरिकी मुद्रा को बदलने के बाद भारतीय रुपयों में वसूल किया जाएगा। पत्तन सीमाओं में पोत के प्रवेश की तारीख ऐसे परिवर्तन के दिन से गिनती की जाएगी।

(ख) अमेरिकी डॉलर रूप में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधित प्रभार भारतीय रुपयों के समकक्ष वसूल किए जाएंगे। इस प्रयोजन के लिए, आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तारीख को और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन परिसर में कंटेनरों के आगमन की तारीख को प्रचलित बाजार खरीद दर डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों को भारतीय रुपयों में बदलने के लिए लागू की जाएगी।

(vi) विनिमय दर की नियमित समीक्षा तीस दिनों से अधिक के लिए पत्तन में विराम करने वाले पोतों के मामले में पोत के आगमन की तारीख से तीस दिनों में एक बार की जाएगी। ऐसे मामलों में, बिलिंग का आधार समीक्षा के समय प्रचलित उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में भावी प्रभाव से वसूल किया जाएगा।

(vii) (क) तटीय पोत के पोत संबंधित प्रभारो के लिये विनिमय दर मे उतारचडाव भारतीय रुपये बनाम अम्ररीकी डालर के हिसाब से - किया जायेगा जिससेतटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य विदेशगामी पोतों के तदनुरुपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिएं। इसके अतिरिक्त ये प्रभार लागू विनिमय दर पर भारतीय रुपये मे सँग्रह किये जायेंगे।

(ख) जहाँ तक कंटेनर संबंधित प्रभारो का प्रश्न है, जो विदेशी कंटेनरों के लिये अमरीकी डालर मे मूल्यवर्गित होतेँ है, अन्य विदेशी कंटेनरों के तदनुरुपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से रुपये मे सँग्रह किये जायेंगे। इसके अतिरिक्त ये प्रभार लागू विनिमय दर पर भारतीय रुपये मे सँग्रह किये जायेंगे।

(ग) सभी तटीय कार्गोकंटेनरों/, ताप कोयला से इतर, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क तथा लौह गुट्टिकाओं के लिए कार्गोक/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/ कटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।

(घ) विदेशी ध्वज का पोत नौवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिये परिवर्तन के मामले में ऐसे पोत द्वारा किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान / कन्टेनर ढोने परतटीय सामान कन्टेनर के लिये लागू /तटीय दरें उगाही जायेंगी।

(viii) विलंबित भुगतानों/वापिसयों पर ब्याज:

(क) उपयोक्ता दरमान के अधीन किसी प्रभार के विलंबित भुगतानों पर 15 प्रतिशत वार्षिक की दर से ब्याज अदा करेगा।

(ख) इसी प्रकार, पत्तन न्यास विलंबित वापसियों पर 15 प्रतिशत की दर से दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।

(ग) वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के बीस दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज़ों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।

(घ) उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब एनएमपीटी द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं/पत्तन परिसंपत्तियों के उपयोग किए जाने से पहले किया जाता है और/अथवा जहां प्रभारों का भुगतान दरमान में शर्त रूप में निर्धारित होता है।

(ix) वापसी तब तक नहीं जाएगी जब तक कि वापसी-योग्य राशि रु0 100/- अथवा कम हो। इसी प्रकार, एनएमपीटी कोई अनुपूरक अथवा प्रभार बिलों नहीं देगा यदि पत्तन को देय राशि रु0 100/- अथवा कम हो।

(x). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक श्रेणी में अगले उच्चतर रुपयों में पूर्णांकित किए जाएंगे।

(xi) (क) दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। एनएमपीटी, यदि ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।

(ख) पत्तन, यदि ऐसा चाहे तो, दरमानों में निर्धारित दरों को लागू करने पर शासित होने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को प्रति इकाई दर में राहत मिलती है और दरमानों में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम दरों से अधिक नहीं होंगी।

(ग) पत्तनों को ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तों के युक्तिकरण और/अथवा ऐसी निम्नतर दरों के बारे में जनता को सूचित करना होगा और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तें नई निर्धारित दरें उपलब्ध करवाती है तो वे टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिएं।

(xii) एनएमपीटी पर आरोप्य उपयुक्त से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

(xiii) (क) दरमान प्राधिकरण की द्वारा की जाने वाली वार्षिक घोषणा डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत स्वत: वार्षिक सूचकांक के अधीन हैं। आगामी वार्षिक सूचकांकन 1 अप्रैल, 2017 को होगा बशर्ते एनएमपीटी दरमानों के साथ अधिसूचित निष्पादन मानकों को प्राप्त कर ले। यदि दरमानों में निर्धारित निष्पादन मानक प्राप्त नहीं किए जाते, तो उसे वर्ष विशेष में कोई सूकांक नहीं होगा।

(ख) पत्तन द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादन मानकों की तुलना में पत्तन द्वारा 1 जनवरी से 31 दिसम्बर की अवधि में प्राप्त किए वार्षिक निष्पादन मानकों की घोषणा पत्तन द्वारा प्राप्त स्तर पर संबंधित प्रयोक्ताओं के साथ-साथ इस प्राधिकरण को कलेंडर वर्ष की समाप्ति सेएक महीने के भीतर करनी होगी। यदि इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादन मानक पत्तन द्वारा प्राप्त कर लिए जाते हैं, तो पत्तन स्वत: ही इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर दरमानों को सूचकांकित करेगा और संगत वर्ष के 1 अप्रैल से दरमानों का सूचक लागू करेगा। एनएमपीटी द्वारा सूचकांकित एसओआर की सूचना पत्तन द्वारा संबंधित प्रयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को की जाएगी।

(xiv) नौवहन मंत्रालय द्वारा 04 सितम्बर, 2014 के पंत्र संख्या पीटी-11033/51/2014-पीटी द्वारा जारी महापत्तनों पर तटीय पोतो की प्राथमिकता बर्थिंग संबंधी दिशा-निर्देश:

(क) ''तटीय पोत'' वह पोत होता है जिसके पास नौवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस हो और जो भारत में किसी एक पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी दूसरे पत्तन अथवा स्थान के बीच अनन्य रूप से व्यापार करने के लिए नियुक्त किया गया हो।

(ख) महापत्तन, कम से कम एक बर्थ पर, शुष्क बल्क/सामान्य कार्गो तटीय पोत को प्राथमिकता बर्थिंग देंगे ताकि पोतवणिक भारत में एक पत्तन से भारत में दूसरे अन्य पत्तन के बीच सामान की ढुलाई कर सकें कार्गो के मूल और अंतिम गंतक स्थान चाहे कोई भी क्यों न हो। यह तटीय महापत्तनों में पहले से विद्यमान तटीय थर्मल कोयले के प्रहस्तन के लिए, यदि कोई हो, समर्पित बर्थ के अतिरिक्त होगा।

(ग) सभी महापत्तन, रियायत करारों को ध्यान में रखते हुए तटीय कंटेनर पोतों को विशिष्ट विंडों और प्राइवेट टर्मिनलों के विंडों बर्थिंग विद्यमान आबंटन तथा पत्तनों द्वारा परिचालित कंटेनर बर्थों की उपलब्धता के अनुसार प्राथमिकता बर्थिंग देंगे।

(घ) टीओएल/तरल कार्गो टैंकरों के संबंध में, विभिन्न पत्तनों में यथा प्रचलित ऐसी प्राथमिकताओं के बारे में वर्तमान प्रक्रिया जारी रहेगी।

(ड.) तटीय पोत, जिन्हें प्राथिमकता बर्थिंग दी जानी है, प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार नहीं देंग।

(च) तटीय पोत के यदि वह पत्तन की सामान्य बर्थिंग के अंतर्गत पात्र है यथोपरि प्राथमिकता के आधार पर बर्थ कैसे होने के अतिरिक्त, तटीय पोत की बर्थिंग पर कोई प्रतिबंध नहीं है।

(छ) तटीय पोत इस के होते हुए भी कि वह प्राथमिकता पर बर्थ अथवा अन्यथा बर्थ था। तटीय दरों पर पत्तन प्रभारों का भुगतान करने के पात्र होंगे।

(ज) पत्तनों को तटीय कार्गो को आगे की आवाजाही को सुविधाजनक बनाने की दृष्टि पत्तनों के सीमाशुल्क क्षेत्रों के बाहर तटीय कार्गो के लिए अनन्य बर्थ, भंडारण क्षेत्रों और दरों के निर्धारण की संभावनाओं को तलाशना चाहिए।

(झ) महापत्तनों को किसी पत्तन विशेष में एक समय सीमा का निर्धारण करना होगा जिसके भीतर तटीय पोत को बर्थ ग्रहण करना होगा। यह समय-सीमा कार्गो और बर्थ के आधार पर भिन्न हो सकती है। प्रत्येक महापत्तन को विस्तृत अभ्यास करना चाहिए और यह स्पष्ट करते हुए एक व्यापार सूचना जारी करनी होगी कि तटीय पोत को अधिक से अधिक इतने समय में पत्तन बर्थ दी जाएगी। जहां तक तटीय कंटेनर पोतों को विशिष्ट विंडों के माध्यम से प्राथमिकता बर्थिंग का संबंध है, महापत्तनों को पीपीपी आपरेटरों से विस्तृत चर्चा करनी चाहिए और तटीय कंटेनर पोतों के लिए विशिष्ट विंडों मुद्रित करनी चाहिए। उपर्युक्त अभ्यास और प्रकाशन इन दिशा-निर्देशों के जारी होने की तारीख से 30 दिनों के भीतर हो जाना चाहिए।

(ञ) पत्तन में एमआईएस को तटीय और विदेशी पोत कार्गो का डाटा अलग से रखना चाहिए। इस प्रकार रखा डाटा की निगरानी रखी जानी चाहिए, पत्तन के भीतर सूचित किए जाने के साथ-साथ आईपीए और मंत्रालय को भी तटीय और विदेशी पोतों के लिए अलग फॉर्मेट में सूचित किया जाना चाहिए।

(xv) पत्तनों से भीड़-भाड़ घटाने और निर्यातकों/आयातकों को नियमिति घंटों से इतर पत्तन से सेवाओं को उपयोग करने को बढ़ावा देने के लिए, कार्गो और पोत संबंधी सेवाओं के लिए निम्न प्रभार उगाहे जाने चाहिए और साथ ही साथ नियमित घंटों के पश्चात सेवाएं प्रदान करने के लिए विशेष छूट भी दी जानी चाहिए।

[यह शर्त एमओएस के 3 फरवरी, 2016 के पत्र संख्या पी.डी./14033/101/2015-पीडी.V के अनुपालन में अंतर्विष्ट की गई है जिसके आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा 16 फरवरी, 2016 का सामान्य अंगीकरण आदेश अनुमोदित किया गया है।]

अध्याय II
पोत संबंधित प्रभार

2.1 पत्तन देयताएं:

प्रभारयोग्य पोत (15 टन और अधिक के समुद्रगामी पोत)	दर प्रति जीआरटी		समान पोत के मामले में भुगतान की बारंबारता	
	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु. में)
जलयान/स्टीमर	0.332	विदेशी मुद्रा विनिमय दर के उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए तटीय पोत के लिए परिकल्पित की गई दर 60 प्रतिशत तक होगी। (विदेशगामी पोत की दर के आस-पास रखते हुए)	प्रत्येक प्रवेश	प्रत्येक प्रवेश
टग, लॉंच, बार्ज, आदि जो उपर्युक्त में शामिल नहीं हैं	0.053		प्रत्येक प्रवेश	प्रत्येक प्रवेश
सिंगल पाइंट मूरिंग (एसपीएम)	0.332		प्रत्येक प्रवेश	प्रत्येक प्रवेश

टिप्पणियां:

1. ''जलयान'' अर्थात पूरी तरह से हवा की शक्ति से चलने वाला पोत और ''स्टीमर'' अर्थात जलयान से इतर कोई अन्य पोत। अनुषंगी इंजनों वाले नौचालन पोतों के मामले में, प्रभार जलयानों पर लागू दर पर वसूल किए जाएंगे।
2. पत्तन में ब्लास्ट में प्रवेश करने वाला और यात्रियों को ढोने वाले पोत से पत्तन देयताओं का केवल 75 प्रतिशत वसूल किया जाएगा जोकि अन्यथा प्रभार्य होगा।
3. पत्तन में प्रवेश करने वाला परन्तु किसी कार्गो अथवा यात्री को नहीं उतारने अथवा लेने वाला पोत (ऐसे उतराई और पुनर्भरण के सिवाय जो मरम्मतों के प्रयोजन के लिए जरूरी हो) पत्तन देयताओं का केवल 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा जो अन्यथा प्रभार्य होगा।
4. कोई पोत जो पत्तन पर केवल बंकर के लिए या लंगर डालने के लिए आता है उसे पत्तन देय का 25% ही प्रभारित किया जाएगा जो उससे अन्यथा प्रभारित होता।
5. खाली और/अथवा लदे हुए फलीटिंग लैश बार्जों को लेने के लिए दूसरी बार आने वाला लैश पोत पत्तन में प्रवेश करने वाला परन्तु उसमें किसी कार्गो अथवा यात्रियों को नहीं लेने वाले पोत के रूप में माना जाएगा, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50ख में निर्धारित किया गया है और किन्हीं पत्तन देयताओं को वसूल नहीं किया जाएगा।
6. निम्नलिखित मामले में कोई पत्तन देयताएं वसूल नहीं की जाएंगी:

   (i) कोई मनोरंजन नाव; अथवा,

   (ii) कोई पोत जो मौसम के दबाव की वजह से अथवा किसी नुकसान के परिणामस्वरूप पत्तन में दोबारा प्रवेश के लिए विवश होता है।
7. विकेंद्रित ब्लास्ट के साथ तेल टैंकरों के लिए, कम किया गया सकल टनभार जो इसके अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के अभ्युक्तियां कॉलम में दर्शाया गया है, को पत्तन देयताओं की वसूली के प्रयोजन के लिए इसके सकल टनभार में लिया जाएगा।

8. तट रक्षक/नौसेना और अन्य सरकारी पोतों से पत्तन देय की उगाही उसी प्रकार करनी चाहिए जैसे अन्य जहाजों स्टीमरों पर लागू दर की जाती है।

2.2 पाइलटेज:

पोतों का वर्गीकरण	दर प्रति जीआरटी	
	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	**तटीय पोत (रु0 में)**
(i) आवक और जावक दोनों पाइलटेज के लिए		विदेशी मुद्रा विनिमय दर के उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए तटीय पोत के लिए परिकल्पित की गई दर 60 प्रतिशत तक होगी। (विदेशगामी पोत की दर के आस-पास रखते हुए)
(क) 30,000 जीआरटी तक	0.426 न्यूनतम 1.278 अमेरिकी डॉलर के अधीन	
(ख) 30,001 से 60,000 जीआरटी	अमेरिकी डॉलर 12,780 + अमेरिकी डॉलर 0.340 प्रति जीआरटी 30,000 से अधिक जीआरटी	
(ग) 60,001 जीआरटी और अधिक	अमेरिकी डॉलर 22,980 + अमेरिकी डॉलर 0.298 प्रति जीआरटी 60,000 से अधिक जीआरटी	
(घ) एसपीएम	अमेरिकी डॉलर 0.2515	
	दर प्रति पोत	
(ii) (क) ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किए गए बार्ज, टग, लांच आदि और नौचालन पोत (अनुषंगी इंजनों के साथ और / बिना) 199 जीआरटी तक के फिशिंग पोत	प्रति पोत 94.88 अमेरिकी डॉलर	विदेशी मुद्रा विनिमय दर के उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए तटीय पोत के लिए परिकल्पित की गई दर 60 प्रतिशत तक होगी। (विदेशगामी पोत की दर के आस-पास रखते हुए)
(ख) 200 जीआरटी और अधिक	प्रति पोत 142.31 अमेरिकी	

टिप्पणियां:

1. (क) पाइलटेज-सह-टोवेज शुल्क समेकित शुल्क होगा और पर्याप्त क्षमता की टगों/लांचों की अपेक्षित संख्या के साथ टोवेज और जाने-आने के लिए पाइलटेज हेतु पत्तन के पाइलट की सेवाओं के साथ एक अंतर्मुखी और एक बर्हिमुखी संचलन और मूरिंग बोटों की आपूर्ति शामिल होंगे।

(ख) तट रक्षक/नौसेना और अन्य सरकारी पोतों से पत्तन देय की उगाही उसी प्रकार करनी चाहिए जैसे अन्य जहाजों स्टीमरों पर लागू दर की जाती है।

2. पत्तन की सुविधा के लिए पोत के स्थानांतरण हेतु स्थानांतरण के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।

(i) ''पत्तन सुविधा'' निम्नलिखित आशय से परिभाषित की गई है:-

(क) यदि मूरिंग में कोई कार्य कार्गो पोत अथवा बर्थ में निष्कर्षण कार्य/हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षणकार्य के लिए स्थानांतरित/अबर्थ किया जाता है अथवा निष्कर्ष के लिए बर्थ आबंटित करने हेतु अथवा बर्थों की मरम्मतें करने के लिए, अनुरक्षण और ऐसी अन्य समान कार्य जहां स्थानांतरण/पाइलटेज की जरूरत हो, ऐसे स्थानांतरण/पाइलटेज ''पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण'' माना जाएगा। ऐसे स्थानांतरित पोत को हटाने के लिए स्थानांतरण/पाइलटेज भी ''पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण'' माना जाएगा।

(ख) पाइलटेज-सह-नौकर्षण प्रभार की उगाही तट रक्षक/नौसेना और अन्य सरकारी पोतों से उसी प्रकार करनी चाहिए जैसे अन्य पोतों पर लागू दर से की जाती है।

(ग) पत्तन की सुविधा के लिए प्रतीक्षारत पोतों को स्थान देने के लिए, जिन्हें किसी अन्य बर्थ पर बर्थ नहीं दी जा सकती पोतों की बर्थ संख्या 8 (पुराना नं0 14) से किसी अन्य बर्थ को परिवर्तित करने पर कोई परिवर्तन प्रभार नहीं उगाहे जाएंगे।

3. (i) पोतों के अनुरोध पर स्थानांतरण नीचे यथा- निर्धारित पृथक स्थानांतरण प्रभार आकर्षित करेगा:-

स्थानांतरण प्रभार:

पोतों का वर्गीकरण	दर प्रति जीआरटी	
	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	**तटीय पोत (रु0 में)**
(i) (क) 30,000 जीआरटी तक	अमेरिकी डॉलर 0.106 न्यूनतम 318 अमेरिकी डॉलर के अधीन	विदेशी मुद्रा विनिमय दर के उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए तटीय पोत के लिए

	0.085 प्रति जीआरटी 30,000 से अधिक जीआरटी	(विदेशगामी पोत की दर के आस-पास रखते हुए)
(ग) 60,001 से अधिक जीआरटी	अमेरिकी डॉलर 5,730 + अमेरिकी डॉलर 0.074 प्रति जीआरटी 60,000 से अधिक जीआरटी	
	पोत प्रति दर	
(ii) (क) ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किए गए बार्ज, टग, लांच आदि और नौचालन पोत (अनुषंगी इंजनों के साथ और / बिना) 199 जीआरटी तक के फिशिंग पोत	अमेरिकी डॉलर 23.73 प्रति पोत	विदेशी मुद्रा विनिमय दर के उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए तटीय पोत के लिए परिकल्पित की गई दर 60 प्रतिशत तक होगी। (विदेशगामी पोत की दर के आस-पास रखते हुए)
(ख) 200 और अधिक जीआरटी	अमेरिकी डॉलर 35.58 प्रति पोत	

(ii) जब टगों का स्थानांतरण के लिए प्रयोग नहीं किया जाता है, स्थानांतरण प्रभारों पर 50 प्रतिशत रियायत दी जाएगी।

4. ऊपर निर्धारित स्थानांतरण प्रभार गोदी बेसिन के भीतर पोतों के संचलन और गोदी बेसिन के बाहर लंगरगाह से/को संचलन पाइलटेज शुल्क के दूसरे सैट के लिए पात्र होगा।

5. यदि पोत की हैसियत पत्तन में इसके विराम के दौरान बदल जाती है, विदेशी से तटी अथवा विलोमतः तो समेकित पाइलटेज को दो समान हाल्वों (अर्थात एक अंतर्मुखी के लिए और अन्य बर्हिमुखी पाइलटेज के लिए) में विभाजित किया जाना चाहिए जो प्रासंगिक संचलन किए जाने के समय प्रचलित पोत की हैसियत के अनुसार वसूल किया जाना चाहिए।

6. जहां पोत का संचलन समाप्त किया जाता है अथवा टग की खराबी, लंबाई की अपर्याप्तता, सही फैंडरों की कमी, आदि जैसे कारणों की वजह से बदला जाना था जिसके लिए पत्तन की गलती नहीं है, तब तक असफल परिचालन के लिए वसूली नहीं की जाएगी जब तक वह बर्थ अभिग्रहीत करता है।

7. पोत के मास्टर द्वारा नाम से यथा प्रमाणित कोल्ड मूव पर पोत पाइलट करने के लिए नामतः किसी परिचालन में अंशतः या पूर्णतः पोत के इंजन की पावर के बिना, ऊपर निर्धारित पाइलटेज प्रभारों की अनुसूची के अनुसार देय दरों पर 20 प्रतिशत अधिभार वसूल किया जाएगा।

8. हॉट मूवमेंट्स की कार्यवाही के दौरान, यदि पोत पांच मिनटों से अनाधिक अवधि के लिए अपनी पूरी पावर देने में विफल रहता है तो इसे कोल्ड मूव नहीं माना जाएगा।

9. अपरिहार्य कारणों से पत्तन सीमाओं के बाहर पाइलट वाले पोत की स्थिति में, मास्टर अगले निकटतम पत्तन पर पाइलट को छोड़ने के लिए बाध्य होगा और मास्टर, स्वामी या उसका प्रतिनिधि इस वापसी और उसकी सभी संबंधित औपचारिकताओं के लिए जिम्मेदार होगा और पाइलट की बोर्डिंग, लॉजिंग, अन्य उपयुक्त व्ययों और वापसी पर होने वाले व्ययों की अदायगी भी करनी होगी। इसके अलावा, विदेशगामी पोत के लिए 3.78 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा की दर से विदेशी मुद्रा विनिमय दर के उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए तटीय पोत के लिए परिकल्पित की गई दर 60 प्रतिशत तक होगी (विदेशगामी पोत की दर के आस-पास रखते हुए) क्षतिपूर्ति पोत के स्वामी द्वारा तब तक देय होगी जब तक पाइलट पत्तन पर डयूटी के लिए वापस रिपोर्ट नहीं करता है।

2.3 पोतों के विराम प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु0 में)
(i)	0600 बजे से 1800 बजे के बीच पाइलटेज के लिए 2 घंटे से कम नोटिस के साथ अथवा 1800 बजे और 0600 बजे के बीच पाइलटेज के लिए 6 घंटे से कम नोटिस के साथ पाइलट की सेवाओं के लिए मांगपत्र के रद्दीकरण हेतु	99.75 अमेरीकी डॉलर	विदेशी मुद्रा विनिमय दर के उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए तटीय पोत के लिए परिकल्पित की गई दर 60 प्रतिशत तक होगी। (विदेशगामी पोत की दर के आस-पास रखते हुए)
(ii)	उस समय के बाद, जब मांगपत्र दिया गया था, 30 मिनट से अधिक के लिए स्टीमर द्वारा पाइलट को रखने के लिए		
	(क) पहले घंटे या उसके भाग के लिए	49.88 अमेरीकी डॉलर	
	(ख) प्रत्येक अनुवर्ती घंटे या उसके भाग के लिए	41.56 अमेरीकी डॉलर	

टिप्पणी:

ऐसे मामले में जहां पाइलट स्टीमर पर बोर्ड करता है परन्तु यह सूचित करने पर वापस आ जाता है कि यह सेवाएं अपेक्षित नहीं हैं तो उपर्युक्त उप-मद (i) में विनिर्दिष्ट किए गए रद्दकरण प्रभार वसूल किए जाएंगे। यदि पाइलट को यह सूचित करते हुए पोत पर बोर्डिंग के 30 मिनट से अधिक समय के लिए प्रतीक्षा करवाई जाती है कि उसकी सेवाएं अपेक्षित नहीं हैं, उपर्युक्त उप-मद ; (i) में विनिर्दिष्ट प्रभार रद्दकरण प्रभारों के अलावा वसूल किया जाएगा।

2.3.1 टग किराया प्रभार:

2.4.1. बर्थों के अधिग्रहण के लिए बर्थ किराया प्रभार जहां घाट क्रेनें संस्थापित नहीं हैं

कार्यकलाप	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रति जीआरटी	
	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु. में)
एसीपीएम आपरेशन के लिए टग किराया प्रभार	1,240.63 अमेरीकी डॉलर	विदेशी मुद्रा विनिमय दर के उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए तटीय पोत के लिए परिकल्पित की गई दर 60 प्रतिशत तक होगी। (विदेशगामी पोत की दर के आस-पास रखते हुए)

2.4 बर्थ किराया प्रभार:

2.4.1 बर्थों के अधिग्रहण के लिए बर्थ किराया प्रभार जहां घाट क्रेनें संस्थापित नहीं हैं

पोत का वर्गीकरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रति जीआरटी	
	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर/सेंट में)	तटीय पोत (रु0 में)
तेल टैंकर से इतर पोत		
सभी पोत बिना जीआरटी पर ध्यान दिए	0.23 सेंट 7.98 अमेरीकी डॉलर के अधीन	विदेशी मुद्रा विनिमय दर के उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए तटीय पोत के लिए परिकल्पित की गई दर 60 प्रतिशत तक होगी। (विदेशगामी पोत की दर के आस-पास रखते हुए)

2.4.2 तेल टैंकर और अन्य पोत

पोत का वर्गीकरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रति जीआरटी	
	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर/सेंट में)	तटीय पोत (रु0 में)
(i) तेल टैंकर से इतर पोत	0.33 सेंट 6.58 अमेरीकी डॉलर के अधीन	विदेशी मुद्रा विनिमय दर के उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए तटीय पोत के लिए परिकल्पित की गई दर 60 प्रतिशत तक होगी। (विदेशगामी पोत की दर के आस-पास रखते हुए)
	दर प्रति पोत प्रति घंटा	
नौचालन पोत, बार्ज, टग (स्टीमर और टैंकरों से इतर पोत)	अमेरीकी डॉलर 4.12 प्रति पोत प्रति घंटा	विदेशी मुद्रा विनिमय दर के उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए तटीय पोत के लिए परिकल्पित की गई दर 60 प्रतिशत तक होगी। (विदेशगामी पोत की दर के आस-पास रखते हुए)
(ii) फिशिंग पोत / ट्रॉलर्स /	अमेरीकी डॉलर 0.66 प्रति पोत प्रति घंटा	
(iv) वुडन रोइंग बोट अनुषंगी इंजनों के साथ या बिना	अमेरीकी डॉलर 0.32 प्रति पोत घंटा	
(v) दोहरी बैंकिंग	जब कभी कोई पोत बर्थ अभिग्रहण करते हुए अन्य पोत के साथ दोहरा बैंक किया जाता है तो इससे ऊपर विनिर्दिष्ट बर्थ किराये का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।	

(vi) मदर जलयान:

(क) यदि मदर जलयान घाट के समीप बर्थ किए जाते हैं तो अन्य मर्चेन्ट पोतों पर यथा लागू सभी प्रभार वसूली-योग्य होंगे।

(ख) यदि लंगरगाह के बार लंगर डाला जाता है तो कोई पाइलटेज शुल्क, बर्थ किराया, मूरिंग प्रभार तथा टग किराया प्रभार नहीं होंगे।

(ग) यदि आंतरिक लंगरगाह में लंगर डाला जाता है तो बर्थ किराये के अलावा सभी लागू पोत संबंधित प्रभार वसूल किए जाएंगे।

(vii) लैश बार्ज:

(क) बर्थ किराया प्रभार विदेश जा रहे बार्ज से कार्गो की लदाई और उतराई की कार्यवाही के दौरान 0.60 अमेरिकी डॉलर प्रति बार्ज प्रति घंटा अथवा उसका भाग या तटीय पोत के लिए परिकलित की गई विनिमय दर के उतार-चडाव के 60 प्रतिशत तक होगी (विदेशगामी पोत की दर के आस-पास रखते हुए)।

(ख) जब बार्ज सुरक्षित फलीटिंग क्षेत्र में प्रतीक्षा करते हैं, विदेशगामी पोत के लिए 0.20 अमेरिकी डॉलर प्रति बार्ज प्रति घंटा अथवा उसका भाग वसूल किए जाएंगे या तटीय पोत के लिए परिकलित की गई विनिमय दर के उतार-चडाव के 60 प्रतिशत तक होगी (विदेशगामी पोत की दर के आस-पास रखते हुए)।

(ग) बार्जों की टोइंग के लिए प्रभार टगों या लाँचों, जैसी भी स्थिति हो, के लिए निर्धारित दर के अनुसार होंगे।

(घ) यद्यपि सेवा नौका बर्थ नहीं की गई है, परन्तु यदि सेवा नौका पत्तन क्षेत्र में बनी रहती है तो उनसे 17.62 रूपए प्रति घंटे की दर पर प्रभार लिया जाना चाहिए।

टिप्पणियां:

1. बर्थ किराया बर्थ में पोत के मूरिंग के पूरा होने के समय से अथवा जब इसकी एंकरिंग पूरी हो जाती है, जो भी बाद में हो, वसूल किया जाएगा।

2. (i) बर्थ किराया पोत द्वारा नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटे बाद रूक जाएगा। झूठे संकेत के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार (अर्थात 24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किया जाएगा।

''झूठा संकेत'' तब होगा जब पोत तैयार होने का संकेत देता है और पूर्वानुमान से पाइलट की मांग करता है जबकि वह इंजन तैयार नहीं होने अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं होने अथवा पोतों पर आरोप्य ऐसे अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। जब पोत अपक्षीय लहर, रात्रि नौचालन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों के कारण नौचालन में समर्थ नहीं होता है, इसे तैयार होने का संकेत देने से अलग करता है।

(ii) बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित समय-सीमा में पक्षीय ज्वारभाटा, खराब मौसम या रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव की वजह जैसी परिस्थितियों के लिए जलयान का प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा।

3. पोत जो चक्रवात की वजह से पत्तन में रूकता है जिसके लिए उसे पत्तन प्राधिकारियों द्वारा चेतावनी भी दी जा रही हो, ऐसे पोत के मामले में चेतावनी देने और शुरूआत करने की अवधि के लिए विनिर्दिष्ट दरों पर प्रभाव वसूल किए जाएंगे जो चेतावनी के समय अपनी लदाई या उतराई को पूरा नहीं किया था, लदाई या उतराई के बाद वाले दिन से समाप्त हो गया हो।

4. (क) पोत जिसकी सुविधा के लिए उस बर्थ विशेष में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रकृति की वजह से समीपवर्ती बर्थ (बर्थों) को खाली रखा जाता है से पोत द्वारा अभिग्रहीत बर्थ के लिए बर्थ किराया प्रभार के अलावा खाली रखे गए बर्थों के लिए लागू बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे।

(ख) तट रक्षक/नौसेना और अन्य सरकारी पोतों से बर्थ किराया प्रभार की उगाही उसी प्रकार करनी चाहए जैसे घात/डायाफ्राम के साथ बर्थ अन्य पोतो पर लागू की जाती है।

बर्थों के अनाधिकृत अधिग्रहण के लिए दंडात्मक प्रभार; कानून के प्रासंगिक प्रावधानों, नियमों और विनियमों के अनुसार किसी अन्य कार्रवाई के बिना, पत्तन में बर्थ के अनाधिकृत अधिग्रहण के लिए बर्थ किराया प्रभार पोतों के एजेंटों/स्वामी को लिखित में 8 घंटे पहले अग्रिम सूचना या नोटिस देने के बाद निम्नलिखित दरों पर वसूल किए जाएंगे:-

i	3 दिन या उसके भाग तक	रु.	बर्थ किराया प्रभारों की दर के तीन गुणा पर
ii	3 से अधिक और 6 दिनों तक	रु.	बर्थ किराया प्रभारों की दर के चार गुणा पर
iii	6 से अधिक और 9 दिनों तक	रु.	बर्थ किराया प्रभारों की दर के पांच गुणा पर
iv	9 से दिनों से अधिक और इस तरह अनुवर्ती दिनों के लिए	रु.	बर्थ किराया प्रभारों की दरों के छह गुणा पर और इस पर आगे

6. उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा जब पोत पत्तन उपस्कर की खराबी या बिजली गुल होने या पत्तन पर आरोप्य किन्हीं कारणों की वजह से अपने बर्थों पर पोत निष्क्रिय रहते हैं।

7. **वरीयता बर्थिंग अथवा आस्टिंग वरीयता**

(i) किसी पोत को वरीयता बर्थिंग उपलब्ध करवाने के लिए, एक दिवस (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ पर पोत के वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 75 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा।

(ii) किसी पोत को आस्टिंग बर्थिंग उपलब्ध करवाने के लिए, एक दिवस (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ पर पोत के वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 100 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा।

(iii) ऊपर यथा निर्दिष्ट 'वरीयता'/आस्टिंग प्रदान के लिए शुल्क निम्नलिखित श्रेणियों के अलावा सभी पोतों से वसूल किया जाएगा:-

(क) रक्षा मंत्रालय के लेखा पर कार्गो ढोने वाले पोत।

(ख) सौहार्द दौरों पर आने वाले रक्षा पोत।

(ग) समुद्र विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिका एक्सपेडिशन के प्रयोजन के लिए किराये पर लिए गए पोत।

(घ) कोई अन्य पोत जिनके लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई हो।

8. **बर्थ आरक्षण**

(i) कंटेनर जलयान के लिए अग्रिम आरक्षण की अपेक्षा करने वाले शिपिंग लाइन को जलयानों के अनुसूचित आगमन के कम से कम 3 महीने पहले अग्रिम सूचना देनी होगी। अन्य पोतों के मामले में, न्यूनतम 1 महीने का नोटिस देना होगा। बर्थ आरक्षण की मांग किए जाने के समय बर्थ पर जलयान के संभावित विराम की सूचना भी शिपिंग लाइन को देनी होगी।

(ii) एकल दिवस (24 घंटे) के लिए बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष अथवा बर्थ पर जलयान के संभावित विराम के लिए बर्थ किराये का 25 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, बर्थ आरक्षण वसूल किया जाएगा।

(iii) यदि शिपिंग लाइन पूर्व-आरक्षित समय पर जलयान नहीं लाते हैं तो अग्रिम रूप में भुगतान की गई बर्थ आरक्षण राशि खत्म हो जाएगी।

(iv) लाइनर जलयान बर्थों के लिए आरक्षित समय के शुरू होने के 6 घंटों के भीतर पहुंच जाने चाहिएं और गैर-लाइनर जलयान अपने आगमान के लिए निर्दिष्ट किए गए समय के 24 घंटों के भीतर पहुंच जाने चाहिएं।

अध्याय III

घाटशुल्क प्रभारों की अनुसूची

न्यू मेंगलूर के पत्तन से नौभरित अथवा उतारे गए सामानों पर घाटों, जेट्टियों और उतराई स्थानों (इसके बाद घाटशुल्क देयताएं पढ़ें) के इस्तेमाल के लिए भुगतान की जाने वाली दरें नीचे विनिर्दिष्ट की गई हैं:-

3.1 **ब्रेक-बल्क कार्गो**:

क्र.सं.	कार्गो	इकाई	विदेशी (रु. में)	तटीय (रु. में)
1	मसाले (इलायची, अदरक, हल्दी, कोरिएंडर सीड, काली मिर्च, मिर्चें आदि)	एमटी	50.77	30.46
2	मछली शुष्क, स्वच्छ, नमकीकृत संरक्षित अथवा फ्रोजन परान्स, फ्रॉग लैग्स और संरक्षित अथवा फ्रोजन लोब्सटर्स	एमटी	38.58	23.15

3	यार्न, कॉटन और वूल रॉक, बेकार या उत्पादित स्टेपल फाइबर	सीबीएम	121.68	73.01
4	एरिकनट्स, बीड़ी पत्ते और बीड़िया, कॉफी इंस्टेट कॉफी एसेंस या पाउडर, मेगनिसाइट ल्यूमिनेट्स मोनाजाइट बाक्साइट रूटल सैंड, चंदन की लकड़ी के लट्ठे, और उत्पाद, चाय, काफी/काफी हस्क, तम्बाकू।	एमटी	50.00	30.00
5	अस्फाल्ट, बिटुमेन	एमटी	81.65	48.99
6	प्लाट और सँयँत्र (नाक डाउन स्थिति या अन्यथा	एमटी	127.95	76.77
7	अधिक आयामी कार्गो	एमटी	875.00	525.00

3.2 **बल्क कार्गो**:

क्र.सं.	कार्गो	इकाई	विदेशी (रु. में)	तटीय (रु. में)
1	(क) तैयार उर्वरक			
	एमओपी, एसओपी, यूरिया, डीएपी, एनपीके, सीएएन अमोनिया सल्फेट और कोई अन्य तैयार उर्वरक	मी.ट.	34.45	20.67
	(ख) उर्वरक कच्चा माल	मी.ट.		
	सल्फेट/रॉक फास्फेट	मी.ट.	39.37	23.62
2	खाद्यान्न और खाद्य उत्पाद	मी.ट.		
	(क) चीनी, गेहूं, मेज़, दालें (बैग/बल्क)	मी.ट.	39.37	23.62
	(ख) चीनी, शुगरकैंडी अथवा क्यूब	मी.ट.	39.37	23.62
3	पीओएल	मी.ट.		
	(क) मोटर स्पीरिट	मी.ट.	68.89	68.89
	(ख) सुपिरियर केरोसिन तेल	मी.ट.	68.89	68.89
	(ग) डीजल ऑयल	मी.ट.	68.89	68.89
	(घ) कच्चा तेल	मी.ट.	68.89	68.89
	(ड.) नाप्था	मी.ट.	68.89	68.89
	(च) फरनेस तेल	मी.ट.	68.89	68.89
	(छ) ग्रीस	मी.ट.	63.97	63.97
	(ज) अस्फाल्ट/कोलतार/बिटुमेन	मी.ट.	63.97	63.97
	(i) एकल पाइंट मूरिंग से (एसपीएम) क्रूड तेल	मी.ट.	25.00	25.00
	(j) पैट कोक (बल्क अथवा ब्रेक बल्क में)	मी.ट.	39.90	39.90
	(झ) अन्य	मी.ट.	68.89	68.89
4	अन्य रसायन	मी.ट.		
	(क) अमोनिया द्रव या गैस	मी.ट.	68.89	41.33
	(ख) फास्फोरिक अम्ल और स्टाइरेन मोनोमेर	मी.ट.	59.05	35.43
	(ग) सल्फरिक अम्ल	मी.ट.	59.05	35.43
	(घ) आर्थोजाइलेन्स	मी.ट.	59.05	35.43
	(ड.) एथलिन डिकलोराइड (ई.डी.सी)	मी.ट.	59.05	35.43
	(च) साइक्लोहेक्सोनन	मी.ट.	59.05	35.43
	(छ) क्यूमेन	मी.ट.	59.05	35.43
	(ज) मेथनोल	मी.ट.	59.05	35.43
	(झ) फिनोल	मी.ट.	59.05	35.43
	(ञ) कास्ट्रिक सोडा डाइ	मी.ट.	59.05	35.43
	(ट) ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किए गए क्रिस्टल्स द्रवों में सभी प्रकार के अम्ल/रसायन	मी.ट.	59.05	35.43
	(ठ) बेनजीन	मी.ट.	59.05	35.43
	(त) मिश्रित जीलीन	मी.ट.	59.05	35.43
	(द) परा जीलीन	मी.ट.	59.05	35.43
	(ध) सोड़ा ऐश	मी.ट.	63.97	38.38
	(न) सल्फर	मी.ट.	59.05	35.43
	(म) पाली प्रापलीन ग्रेनयूल	मी.ट.	59.05	35.43
	(ड) शुद्ध तेरी फ्थालिक एसिड़ (पीटीए)	मी.ट.	59.05	35.43

	(ढ) प्लाय एथलिन तेरफ्थालेट (पीईटी)	मी.ट.	59.05	35.43
	(t) मोनो एथलिन ग्लाकोल (एमईजी)	मी.ट.	59.05	35.43
5	खाद्य तेल और अन्य द्रव	मी.ट.		
	(क) पाम तेल, वनस्पति तेल आदि	मी.ट.	49.21	29.53
	(ख) ऑयल सीड्स	मी.ट.	49.21	29.53
	(ग) मोलासेस	मी.ट.	49.21	29.53
6	लौह और स्टील सामग्रियां	मी.ट.		
	(क) लौह और स्टील प्लेटें, पाइप, टयूब, स्टील वायर कोइल्स (वैयक्तिक पीस के भार पर ध्यान दिए बिना)	मी.ट.	49.21	29.53
	(ख) लौह और स्टील स्क्रैप और ड्राप्स	मी.ट.	39.37	23.62
	(ग) पिग आयरन/स्पंज आयरन	मी.ट.	49.21	29.53
	(घ) गैल्वलाइज़ड स्टील, इंगॉट्स, टिन हर प्रकार की सिक्का सामग्री	मी.ट.	81.02	48.61
	(ड.) एलॉय स्टील, स्टेनलैस स्टील और मेटल जो अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं हो – इंगॉट और उत्पाद।	मी.ट.	134.82	80.89
7	ग्रेनाइट किसी भी रूप में	मी.ट.	44.29	26.57
8	अयस्क/धातु	मी.ट.		
	(क) मैगनीज अयस्क	मी.ट.	29.53	17.72
	(ख) परलाइट अयस्क	मी.ट.	29.53	17.72
	(ग) क्रोमेट अयस्क	मी.ट.	29.53	17.72
	(घ) बेन्टोनेट और बालक्ले सैंड/किसी भी श्रेणी का क्ले	मी.ट.	19.68	11.81
	(ड.) रॉक सैंड	मी.ट.	26.60	15.96
	(च) जिंक कंस्ट्रेट	मी.ट.	103.34	62.00
	(छ) कॉपर कंस्ट्रेट	मी.ट.	39.37	23.62
	(ज) कॉपर केथोड	मी.ट.	123.03	73.82
	(झ) कॉपर वायर, रॉड्स, केबल्स, बार्स ब्लॉक्स	मी.ट.	98.42	59.05
	(ञ) चूनापत्थर	मी.ट.	34.45	20.67
	(ट) अल्यूमिनियम और टिन	मी.ट.	108.26	64.96
	(ठ) केआईओसीएल से इतर लौह अयस्क	मी.ट.	34.45	34.45
	(त) लौह अयस्क चूर्ण / टुकड़ा	मी.ट.	32.38	32.38
	(ध) स्लग	मी.ट.	33.25	19.95
	(न) बॉक्साइट	मी.ट.	34.45	20.67
	(म) बल्क में कोई अन्य अयस्क	मी.ट.	34.45	20.67
9	गैस	मी.ट.		
	एलपीजी/एलएनजी अथवा किसी अन्य रूप में कोई गैस	मी.ट.	177.16	106.30
10	टिम्बर और संबंधित उत्पाद			
	(क) प्लाइवुड सहित सभी प्रकार के लट्ठों के टिम्बर	CBM	49.21	29.53
	(ख) वुड पल्प और वुड चिप्स	मी.ट.	39.37	23.62
	(ग) बेकार पेपरों सहित सभी प्रकार के पेपर	मी.ट.	49.21	29.53
11	कोयला और कोक बल्क में	मी.ट.		
	(क) ताप कोयले (यूपीसीएल से इतर)	मी.ट.	24.61	24.61
	(ख) कोयला (ताप कोयले से इतर) और कोक	मी.ट.	24.61	14.77
12	सीमेंट	मी.ट.		
	(क) 3.00 लाख टन प्रतिवर्ष तक	मी.ट.	59.05	35.43
	(ख) 3.00 लाख टन से अधिक और 4.00 लाख टन तक प्रतिवर्ष	मी.ट.	49.21	29.53
	(ग) 4.00 लाख टन प्रतिवर्ष से अधिक	मी.ट.	39.37	23.62
	(घ) थैला बंद सीमेंट/चीनी/कच्ची चीनी/सभी प्रकार का थैला बंद कार्गो	मी.ट.	59.05	35.43
13	(क) जिप्सम/क्लिंकर	मी.ट.	29.53	17.72
	(ख) डॉलमाइट	मी.ट.	29.53	17.72
14	अन्य	मी.ट.		

	(क) कच्चा काजू गिरी	मी.ट.	34.45	20.67
	(ख) काजू करनेल्स	मी.ट.	54.13	32.48
	(ग) काजू शैल लिक्विड	मी.ट.	39.37	23.62
	(घ) पटसन और पटसन उत्पाद	मी.ट.	54.13	32.48
	(ड.) फेरो सिलिकॉन	मी.ट.	39.37	23.62
	(च) रक्षा भंडार उपस्कर	मी.ट.	127.95	76.77
	(छ) सभी प्रकार के ऑयल केक और फूडर	मी.ट.	29.53	17.72
	(ज) साथ नहीं लाए गए वैयक्तिक सामान	मी.ट.	98.42	59.05
	(ञ) यात्रियों अथवा नाविकों के साथ आने वाले बैग निःशुल्क और कार्मिक बैग, घोड़े और पोतों से डयूटी पर जाने वाले मिलिट्री कार्मिक के साथ जाने वाले सामान और उनके लिए भोजन उपलब्ध करवाने के लिए पशु मीट।	मी.ट.	निःशुल्क	निःशुल्क
	(j) मिल स्केल	मी.ट.	46.55	27.93
15	नमक	मी.ट.	29.53	17.72
16	राइस ब्रान	मी.ट.	29.53	17.72
17	टेपिओका चिप्स, फ्लोर स्टार्च, बैगों में वेस्ट तथा इमली बीज पाउडर	मी.ट.	49.21	29.53
18	प्याज	मी.ट.	29.53	17.72
19	निर्माण और भवन सामग्री	मी.ट.		
	(i) रेत, पतथ्थर, बोल्डर, जैली, विनिर्माण रेत, मार्बल	मी.ट.	69.16	41.50
	(ii) मिट्टी, चाक, बल्क में फ्लाई ऐश	मी.ट.	96.82	58.09
20	**वाहन** – विभिन्न प्रकार के कलपूर्जे और अनुषंगी			
	(क) वाहन / उपस्कर पत्तन से आयातित / निर्यातित	दूसरी यूनिट	3000.00	1800.00
	(ख) वाहन / उपस्कर लदे हुए माल अथवा कार्गो रॉ-रॉ प्रचालन से प्रहस्तित करना	प्रति वहान/उपस्कर	1,500.00	900.00
21	ऊपर विनिर्दिष्ट से इतर अलेखांकित सामान	एमटी	63.97	38.38

एम.टी = मीट्रिक टन सीबीएम = क्यूब मीटरी

3.3 **क्रूज पोतों से यात्रियों के आरोहण और अवरोहण की दरें**

क्र.सं.	विवरण	यूनिट	विदेशी (रू0 में)	तटीय (रू0 में)
(i)	क्रूज पोत यात्री – अवरोहण	प्रति यात्री	720.59	432.35
(ii)	क्रूज पोत यात्री – आरोहण	प्रति यात्री	720.59	432.35
(iii)	मार्गस्थ यात्रियों के लिए (पर्यटक/क्रूज)	प्रति यात्री	541.84	325.10

टिप्पणियां :

1. पत्तन के अधिकृत अधिकारी की लिखित अनुमति के बिना पत्तन परिसर में निर्यात कार्गो को प्रवेश नहीं दिया जाएगा। सामान्यतः पोत के लिए निर्यात कार्गो निर्यात के लिए पोत को खोले जाने के बाद ही अनुमति दी जाएगी।
2. घाटशुल्क न्यू मेंगलूर के घाटों, भंडारों, स्थानांतरण शेडों अथवा उतराई स्थानों में सामानों के भंडारण के लिए किराये संबंधी किन्हीं प्रभारों के अलावा होगा।
3. आयात/निर्यात आवेदनपत्रों या दस्तावेजों में संशोधन के लिए अनुरोध के साथ रु0 10/- का शुल्क देना होगा जोकि वापसी-योग्य नहीं होगा।
4. सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयले से इतर, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो के तदनुरूपी प्रभारों/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे।
5. **घाटशुल्क की गणना करने की पद्धति**:
   - (i) नौभरण के लिए आशयित सभी सामान निर्यात आवेदनपत्र पर निर्धारित किए जाएंगे और घाटशुल्क सामानों को नौभरित किए जाने से पहले भुगतान करना होगा।
   - (ii) न्यू मेंगलूर के पत्तन की सीमाओं के भीतर उतारे गए सभी सामान आयात आवेदनपत्र पर निर्धारित किए जाएंगे और घाटशुल्क सामानों की सुपुर्दगी से पहले भुगतान करना होगा।
   - (iii) घाटशुल्क देयताएं आयातों, लौह तथा स्टील स्क्रेप, अयस्कों और बल्क में अन्य सामानों के मामले में पोत के कार्गो के विनिहित टनभार पर परिकलित किए जाएंगे।
   - (iv) उप-नियम (iii) में उल्लिखित से इतर कार्गो के मामले में, घाटशुल्क ऊपर दी गई घाटशुल्क की अनुसूची में सामानों की प्रत्येक मद के सामने विनिर्दिष्ट इकाई के अनुसार परिकलित किया जाएगा।
   - (v) घाटशुल्क देयताएं प्रत्येक सामान मद के कुल टनभार पर परिकलित किया जाएगा। इस प्रयोजन के लिए, संबंधित बिल अथवा अन्य शिपिंग दस्तावेज में यथा विनिर्दिष्ट प्रत्येक पैकेज के निवल टनभार पर नहीं सकल को लिया जाएगा, परन्तु पत्तन द्वारा नए सिरे से जांच की जा सकेगी यदि परिस्थितियां ऐसी अपेक्षा करती हैं। इन दस्तावेजों के अभाव में अथवा उसमें सकल टनभार के विशिष्टिकरण के अभाव में वास्तविक जांच द्वारा निर्धारित टनभार सकल टनभार के रूप में लिया जाएगा।

(vi) दरमानों में देयताओं की गणना करने के प्रयोजन के लिए –

(क) एक इकाई भार द्वारा अर्थात 1 टन (1000 किलोग्राम)

(ख) एक इकाई माप द्वारा अर्थात 1 घन मीटर

(ग) एक इकाई द्रव माप द्वारा (क्षमता) अर्थात 1000 लिटर

(vii) वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप परिकलित करने में, 0.50 तक और सहित दशमलव 0.50 परिगणित किया जाएगा और 0.50 से अधिक दशमलव एक इकाई रूप में परिगणित किया जाएगा।

(viii) विविध चरित्र के सामानों वाले पैकेजों पर निर्धारण वैयक्तिक कार्गो मदों के लिए लागू दर के आधार पर वसूल किया जाएगा।

(ix) जहां निषान विशिष्ट नहीं होते हैं और कार्गो बल्क में याथ ऐसी परिस्थितियों में उतारा जाता है कि उस मामले में टनभार एक दम से तैयार नहीं हो तो;

(क) यदि कार्गो घाट पर उतारा जाता है, टनभार वास्तविक माप को लेते हुए और इसे एक घन मीटर से एक टन में परिवर्तित करते हुए निर्धारित किया जाएगा।

(ख) यदि कार्गो बाह्य सड़कों पर पोत से क्राफ्ट द्वारा ले जाया जाता है तो क्राफ्ट की लाइसेंसशुदा वहन क्षमता को टनभार में लिया जाएगा।

(x) किसी कार्गो को 'अलेखांकित सामानों' के रूप में वर्गीकृत किए जाने से पहले, प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण यह देखने के लिए अवलोकित किया जाएगा कि क्या कार्गो को ऊपर दी गई अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी श्रेणी के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।

6. **वापसी**:

पत्तन की सीमाओं के भीतर बोर्ड पर अथवा जेट्टियों गुम हुए सामानों के मामले में देयताओं की वापसी नहीं की जाएगी। तथापि, बोर्ड अथवा जेट्टियों से फैंके गए सामानों लेकिन कबाड़ नहीं के मामले में, घाटशुल्क की वापसी पत्तन न्यास के अधिकृत अधिकारी से प्रमाणपत्र प्रस्तुत किए जाने पर विचार किया जाएगा जिसमें उन परिस्थितियों का औचित्य दिया जाएगा जिनके अंतर्गत सामानों को बोर्ड से अथवा जेट्टियों से फैंका गया था।यदि सामानों को साल्वेज किया जाता है और पत्तन सीमाओं के भीतर उतारा जाता है तो घाटशुल्क देयताएं यथानुपात आधार पर वसूल किए जाएंगे।

7. **घाट अथवा जेट्टियों पर पत्तनभाड़ा (कार्गो का प्रहस्तन)**

(i) पत्तन किसी निर्यात कार्गो की संरक्षा और उसके घाट या जेट्टियों में प्रहस्तन की परिकल्पना नहीं करेगा।

(ii) ओवरसाइड सुपुर्दगी आदेश (ओडीओ) के अंतर्गत आयात कार्गों और सभी बल्क कार्गो (आयात), के लिए एनएमपीटी कार्गो की अभिरक्षा में नहीं मान सकता।

(iii) पत्तन तट पर संरक्षा कर सकता है और स्थानांतरण क्षेत्र को संप्रेशित करता है और सभी आयात सामान्य कार्गो और अन्य कार्गो जिनके लिए जलयानों से सीधे ओवरसाइड सुपुर्दगी के लिए सिवायबल्क कार्गों के पत्तन और सीमाशुल्क द्वारा विशेष मामले में अनुमति दी जाती है और इस सेवा के लिए घाटशुल्क के अलावा निम्नलिखित प्रभार वसूल किए जाएंगे।

(क) पत्तन द्वारा प्रोद्भूत वास्तविक लेबर प्रभार जमा 20 प्रतिशत उपरिव्यय।

(ख) दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार क्रेन किराया प्रभार, यदि पत्तन द्वारा क्रेन उपलब्ध करवाई जाती है।

(ग) दरमानों में निर्धारित दरों के अनुसार फोर्क लिफ्ट किराया प्रभार, यदि पत्तन द्वारा फोर्कलिफ्ट उपलब्ध करवाई जाती है।

(घ) स्वीकार्य समयोपरि भत्ता

(iv) रियायती प्रशुल्क के लिए पात्र तटीय कार्गो के मामले में जलयान से तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड परिचालनों में स्थानांतरण के मामले में, उपर्युक्त अनुसूची में निर्धारित दरों का 60 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

8. **पोतांतरण सामान**

(i) घाट पर उतारा और नौभरित कार्गो, अन्यथा उपलब्ध के अलावा, से पूरा घाटशुल्क वसूल किया जाएगा। तटीय कार्गो/पोत के मामले में पोतांतरण प्रभार तटीय कार्गो के लिए यथा निर्धारित रियायती दर पर होंगे।

(ii) हालांकि कार्गो मूल रूप से घाट पर उतारे गए पोतांतरण के लिए नौभरण के पत्तन पर विनिहित है और पोतांतरण के लए न्यू मेंगलूर के पत्तन पर बाद में संशोधित स्थानीय के लिए विनिहित कार्गो पर लागू घाटशुल्क का 85 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

(iii) ओवरसाइड उतारे गए अथवा ओवरसाइड नौभरित (जलयान से जलयान) कार्गो पर लागू घाटशुल्क दर का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा सिवाय भारतीय पत्तनों के लिए विनिहित खाद्यान्नों और तेल टैंकरों से छोटे पोतों में पोतांतरित अथवा पत्तन सीमाओं के भीतर बल्क केरियरों के।

(iv) घाटशुल्क भारतीय पत्तनों के लिए विनिहित खाद्यान्नों पर रु0 1/- प्रति टन पर वसूल किया जाएगा और पत्तन पर टैंकर या बल्क केरियर से छोटे पोत पर पोतांतरित किया जाएगा। यह प्रभार इस पत्तन पर उतारी गई पोतांतरण मात्रा के मामले में वसूल नहीं किया जाएगा।

(v) यदि तटीय नौचालनों पर भारतीय पत्तन पर अनुवर्ती पोतांतरण के लिए एनएमपीटी पर विदेशी पत्तन का कार्गो उतारा जाता है तो विदेशगामी के लिए निर्धारित पोतांतरण दर का 50 प्रतिशत और तटीय लैग के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

9. **घाटशुल्क से छूट प्राप्त सामान**

निम्नलिखित सामान श्रेणियां घाटशुल्क प्रभारों से छूट-प्राप्त होंगी:

(i) संबद्ध उपभोज्य/गैर-उपभोज्य जलयान भंडार।

(ii) यात्री और नाविकों के संबद्ध बैग और उनके साथ रहने वाले वैयक्तिक सामान।

(iii) बल्क में कार्गो की उतराई अथवा लदाई अथवा गीले या फटे हुए बैगों को बदलने की सुविधा के लिए जलयान में भेजे गए खाली गनीज और टवाइन्स।

(iv) न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास को अथवा द्वारा प्रेशित सामान।

(v) डाक सेवा बैग।

अध्याय - IV
कंटेनर प्रभार

4.1 **घाटशुल्क प्रभार**

क्र.	कंटेनर आकार	दर प्रति कंटेनर			
		खाली		लदे हुए	
		विदेशी (रु. में)	तटीय (रु. में)	विदेशी (रु. में)	तटीय (रु. में)
1	20' तक	59.05	35.43	295.26	177.16
2	20' से अधिक और 40' तक	88.58	53.15	442.89	265.73
3	40' से अधिक	118.10	70.86	590.52	354.31

4.2 **भंडारण प्रभार**

क्र.सं.	कंटेनर आकार	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग	
		विदेशी (अ.डा में)	तटीय (रु. में)
1	20' तक	0.285	विदेशी मुद्रा विनिमय दर के उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए तटीय पोत के लिए परिकल्पित की गई दर 60 प्रतिशत तक होगी। (विदेशगामी पोत की दर के आस-पास रखते हुए)
2	20' से अधिक और 40' तक	0.427	
3	40' से अधिक	0.569	

टिप्पणियां:-

1. खाली या भरे हुए उतारे गए/नौभरित कंटेनरों पर 1 दिन की निःशुल्क अवधि स्वीकृत की जाएगी।

2. ऊपर निर्धारित निःशुल्क अवधि में सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-कार्यदिवस शामिल नहीं होंगे।

3. परित्याग किए किए एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर के उतारने के दिन से 75 दिन, इनमें से जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा

(i) परेषिती किसी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।

(ii) यदि परेषिती परित्याग का ऐसा कोई पत्र जारी नहीं करना चाहता, तब कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित शर्तों के अधीन परित्याग संबंधी पत्र जारी कर सकता है:

(क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा रखेगा और पत्तन परिसर से वापस लेगा या हटाएगा, और,

(ख) लाइन कंटेनर की अभिरक्षा लेने के पूर्व कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।

(iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करेगा और ढुलाई तथा माल उतराई की लागत वहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर उनके यह कार्रवाई करने में असफल रहने पर कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक लगाए जाते रहेंगे, जब तक कि शिपिंग लाइन्स कार्गो उतारने के लिए सभी आवश्यक कार्रवाइयां नहीं करती।

(iv) जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा छीन/जब्त कर लिया जाता है और उसे 75 दिन की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जाता है, तब उस पर कार्गो छोड़ने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से भंडारण प्रभार लागू होना बंद हो जाएंगे, बशर्ते कि शिपिंग लाइन्स आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करे और ढुलाई तथा माल उतराई की लागत वहन करें। अन्यथा, शिपिंग लाइन/परेषिती को पत्तन परिसर से कंटेनर को हटाकर सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र में ले जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे कंटेनर हटाने के दिन से लागू होना बंद हो जाएंगे।

4. कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब एनएमपीटी उपयोक्ता के अनुरोध पर कंटेनर की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो।

5. यदि परिचालनात्मक क्षेत्र उपयोक्ताओं को किराया शर्तों पर लाईसेंस पर दिया जाता है, तो उसपर कंटेनरों पर भंडारण प्रभार/कार्गो पर विलंब शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा।

4.3 रि-स्टो प्रभार:

अन्य गंतव्य के लिए विनिहित कंटेनर, उसी नौचालन में समान पोत में उतारे गए और पुनः लादे गए, निम्नलिखित दरें वसूल की जाएंगी:

क्र.सं.	कंटेनर आकार	दर प्रति कंटेनर			
		खाली		लदे हुए	
		विदेशी (रु. में)	तटीय (रु. में)	विदेशी (रु. में)	तटीय (रु. में)
1	20' तक	29.53	17.72	49.21	29.53
2	20' से अधिक और 40' तक	44.29	26.57	73.82	44.29
3	40' से अधिक	59.05	35.43	98.42	59.05

सामान्य टिप्पणियां:-

1. कंटेनरों पर घाटशुल्क कंटेनरों की विशय-सामग्री पर ध्यान दिए बिना वसूल किया जाता है।

2. कंटेनर से हटाया गया भरा कार्गो और उस प्रयोजन के लिए पट्टे पर आबंटित क्षेत्र से इतर अंतरण क्षेत्र में चट्टा लगाए गए कंटेनर में भरण के लिए कार्गो अध्याय V विलंब शुल्क में विनिर्दिष्ट कार्गो पर यथा लागू देय होगा।

(i) कंटेनरबद्ध आयात कार्गो

विलंबशुल्क की वसूली के लिए, कंटेनर से बाहर निकाले गए आयात कार्गो के लिए निःशुल्क दिवस खाली किए जाने की तारीख के अगले दिन से गिनती किए जाएंगे।

(ii) कंटेनयरयुक्त निर्यात कार्गो

विलंबशुल्क की वसूली के लिए, निर्यात कार्गो हेतु निःशुल्क दिवस उस तारीख से परिगणित किया जाएगा जब कार्गो अंतरण क्षेत्र में प्रवेश करता है और विलंब शुल्क प्रभार्य, यदि कोई हो, होता है, निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के अगले दिन से कंटेनरों में भरे जाने तक परिकलित किया जाएगा।

3. आवेदक को आबंटित किराया स्थान पर भंडारित सामानों के लिए सभी जोखिम तथा जिम्मेदारियां स्वीकार करनी होंगी और ऐसे स्थानों में भंडारित स्थानों की सुरक्षा के लिए अपना व्यवस्था करनी होगी। जब कभी पोतवणिक द्वारा पत्तन उपस्कर का उपयोग किया जाएगा उसके किराया प्रभार समय-समय पर लागू होने वाले दरमान के अनुसार अलग-से वसूल किए जाएंगे।

4.4 कंटेनर प्रहस्तन के लिए स्प्रेडरों के किराया प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग
1	20' स्प्रेडर	147.63
2	40' स्प्रेडर	221.45

4.5 कंटेनर प्रहस्तन प्रभार:

क्र.सं.	कंटेनर आकार	दर प्रति कंटेनर			
		खाली		लदे हुए	
		विदेशी (रु. में)	तटीय (रु. में)	विदेशी (रु. में)	तटीय (रु. में)
1	20' तक	120.07	72.04	251.96	151.18
2	20' से अधिक और 40' तक	180.11	108.07	377.93	226.76
3	40' से अधिक	240.14	144.08	503.91	302.35

4.6 प्रशीतन कंटेनर के लिए बिजली तथा अनुवीक्षण प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग
1	20' तक	155.61
2	20' से अधिक और 40' तक	188.86
3	40' से अधिक	222.11

टिप्पणियां:-

1. एनएमपीटी की पूर्वानुमाति के बिना पत्तन परिसर में किसी निजी उपस्कर के लिए अनुमति नहीं दी जाएगी।
2. किराया प्रभार उपयोग के लिए उपस्कर उपलब्ध करवाने जाने के समय से शुरू होगा।
3. यदि उपस्कर को बिना उपयोग के अपने पास रखा जाता है तो विराम प्रभार रु0 100 प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर पर प्रभार्य होंगे।
4. 350 रु. प्रति उपस्कर का प्रभार वसूल किया जाएगा यदि किराये की अवधि की शुरूआत से पहले लिखित में रद्दीकरण का मांगपत्र प्राप्त होता है, बशर्ते ऐसे प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे यदि रद्दीकरण का नोटिस मांगपत्र का अनुपालन करने के लिए एनएमपीटी द्वारा कार्रवाई शुरू किए जाने से पहले प्राप्त

हो गया था। यदि किराये की अवधि के शुरू होने से पहले रद्दीकरण का लिखित नोटिस प्राप्त नहीं होता है अथवा जहां आवेदित अवधि के केवल एक हिस्से के लिए उपयोग किया जाता है, तो मांगपत्र की पूर्ण अवधि के लिए देय प्रभार वसूल किए जाएंगे। यदि एनएमपीटी मांगपत्र की संपूर्ण अवधि अथवा उसके भाग के लिए अपनी सुविधा के अनुसार उपस्कर की आपूर्ति करने में असमर्थ रहता है तो उपस्कर की आपूर्ति नहीं किए जाने की अवधि के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।

5. (i) किरायेदार किराये पर लिए गए उपस्कर को नहीं रोकेगा। अथवा उसके एजेंटों या कर्मचारियों या ऐसे किराये के साथ काम करने वाले अन्य व्यक्तियों द्वारा नहीं रोका जाएगा, उक्त उपस्कर की लिफ्टिंग क्षमताओं की अपेक्षा कोई अधिक भारी नहीं उठाया जाएगा।

(ii) किरायेदार को उपर्युक्त शर्त का पालन नहीं करने पर रु0 500 प्रति शर्त भंग की जुर्माना अदा करना होगा जब कभी वह एनएमपीटी द्वारा ऐसे भंग का दोशी पाया जाएगा।

(iii) उपर्युक्त शर्त के बीच में इसके द्वारा उपयोग किए जा रहे उपस्कर की वजह से नुकसान, यदि कोई हो, की लागत ऊपर उल्लिखित जुर्माने के अलावा होगी और किरायेदार से वसूली की जाएगी और उपस्कर की बदलाव कीमत भी शामिल होगी यदि इससे होने वाला नुकसान जरूरी वसूली कर देता है। बीमा कम्पनी से उपस्कर के नुकसानों के दावे को स्वीकार किए जाने पर, इसे किरायेदार को वापस कर दिया जाएगा जिससे नुकसान की लागत वसूल की गई थी।

6. एनएमपीटी किराये के लिए इसकी आपूर्ति की अवधि के दौरान उपस्कर के उपयोग से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से व्यक्ति के जीवन को होने वाले किसी जोखिम, किसी नुकसान या क्षति के लिए किरायेदार या किसी व्यक्ति के प्रति जवाबदेह नहीं होगा। किरायेदार उपस्कर, अथवा किसी अन्य व्यक्ति या संपत्ति साहित पत्तन से संबंधित किसी संपत्ति को किराये पर आपूर्ति की अवधि के दौरान उपस्कर के उपयोग से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से होने वाले सभी नुकसान या नुकसान या जोखिम के लिए एनएमपीटी को जिम्मेदार नहीं ठहराएगा। किरायेदार की जवाबदेही इस तथ्य द्वारा प्रभावित नहीं होगी कि ऐसा नुकसान या क्षति या जीवन को जोखिम पत्तन के किसी कर्मचारी के किसी कृत्य या चूक की वजह से हुई है। किरायेदार कामगार क्षतिपूर्ति अधिनियम, 1923 के अधीन सभी देयताओं के लिए भी एनएमपीटी को इंडेमनिफाइ करेगा।

7. जब उपस्कर की माँग विशिष्ट घंटों के लिए की जाती है परन्तु लगातार उपलब्ध नहीं करवाया जाता है परन्तु पत्तन की सुविधा से अलग-समय पर उपलब्ध करवाया जाता है तो प्रभार इस तरह परिकलित किए जाएंगे जैसे यदि किराया कार्य के प्रत्येक स्पैल के पूरा होने की बजाय अलग से कार्य की अलग-अलग अवधियों को जोड़कर अनवरत् अवधि के लिए था।

8. अभियांत्रिक कमियों की वजह से उपस्कर के खराब होने की स्थिति में, मरम्मत में लगने वाला समय किराया प्रभारों की गणना में घटाया जाएगा।

9. जहां कहीं तटीय कंटेनर प्रहस्तन के लिए पृथक दर निर्धारित नहीं की गई हो, स्वीकार्यता और रियायत की सीमा अनुसूची 1.2 - सामान्य शर्तें एवं निबंधन के खंड 1.2- द्वारा शासित होगी।

अध्याय V
विलंब शुल्क

5.1.1 आयात

निम्नलिखित दरों पर विलंब शुल्क प्रभार निःशुल्क दिवसों और निःशुल्क अवधियों की समाप्ति के बाद पत्तन के स्थानांतरण शेडों या खुले स्थान में छूटे सभी सामानों के मामले में उनकी सुपुर्दगी किए जाने तक वसूल किए जाएंगे।

क्र.सं.	वर्गीकरण	इकाई	दर
1	स्थानांतरण शेडों अथवा खुले स्थानांतरण क्षेत्र में रखे गए सामान	प्रति घाटशुल्क इकाई प्रतिदिन	(क) प्रथम सप्ताह 4.00 रु0 (ख) दूसरा सप्ताह 6.65 रु0 (ग) अनुवर्ती अवधि 9.30 रु0

टिप्पणियां:-

1. **निःशुल्क दिवस**

(i) नीचे निर्धारित निःशुल्क दिवसों में सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-कार्यदिवस शामिल नहीं होंगे।

(ii) पोतों से जेट्टियों, घाटों या घाटों तक सामानों की पूर्ण उतराई की तारीख के अगले सात कार्य दिवस (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त) निःशुल्क अवधि के रूप में स्वीकार्य होंगे।

जब सामानों को पोतों से लाइटरों, बार्जों या अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट पर उतारा जाता है तो सात कार्यदिवस जेट्टियों, घाटों या घाटों पर लाइटरों, बार्जों अथवा अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट से सामानों की उतराई पूरी होने की तारीख से परिगणित की जाएगी।

(iii) साल्वेज सामानों के मामले में, निःशुल्क दिवस कर्नाटक राज्य के आधिकारिक राजपत्र में प्राप्तकर्ता या रेक्स द्वारा साल्वेज की अधिसूचना की तारीख के अगले दिन से गिनती किए जाएंगे।

2. **निःशुल्क अवधि:**

निम्नलिखित निःशुल्क अवधियां ऊपर निर्धारित निःशुल्क दिवसों के अलावा स्वीकार्य होंगी:-

(i) अवधियां जिस दौरान सामानों को सीमाशुल्क के कलेक्टर द्वारा सीमाशुल्क अधिनियम 1962 (1962 का 152) की धारा 144 की उप-धारा (3) और (4) के अधीन जांच के लिए बंधक बनाया जाता है, आयातकों की ओर से किसी चूक अथवा लापरवाही की वजह से अनारोप्य सीमाशुल्क के कलेक्टर द्वारा प्रमाणित और मूल्यांकन की सामान्य प्रक्रिया के अलावा, जमा एक कार्यदिवस। सीमाशुल्क अवकाश दिवस निःशुल्क अवधियों के अलावा भी नहीं माना जाएगा।

(ii) अवधियां जिस दौरान सामानों को किसी सार्वजनिक स्वास्थ्य प्राधिकरण द्वारा बंधक बनाकर निकाला या नष्ट किया जाता है।

3. **सामान का सर्वेक्षण**

यदि सामानों को सर्वेक्षतण के लिए बंधक बनाया जाता है तो सीमाशुल्क अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-कार्य दिवसों के अलावा अनाधिक सात दिनों की अवधि, पोत से उतराई के पूरा होने की तारीख से, विलंब शुल्क प्रभारों की गणना करते समय से अतिरिक्त नहीं होगी बशर्ते सामानों को सर्वेक्षण के पूरा होने के चैबीस घंटों के भीतर हटा लिया जाता है।

4. **खाली या आंषिक रूप से खाली पैकेज:**

विलंबशुल्क प्रभार खाली या आंषिक रूप से खाली उतारे गए पैकेजों पर देय होंगे।

5. **रविवारों और पत्तन अवकाश दिवसों पर विलंब शुल्क प्रभार**

एक बार जब विलंब शुल्क प्रभार प्रोद्भूत होने शुरू हो जाएंगे तो रविवारों और पत्तन अवकाश दिवसों के लिए कोई भत्ता नहीं दिया जाएगा।

6. **सामान की सुपुर्दगी**

सामान तब तक स्वामियों या परेषितियों को नहीं सौंपे जाएंगे जब तक कि विलंब शुल्क प्रभारों सहित उन पर प्रभार्य सभी देयताओं का भुगतान नहीं किया जाता है।

7. **सामान की भीड़**

यदि किसी समय पत्तन को स्थानांतरण क्षेत्र में गंभीर भीड़ दिखाई देती है जिससे पत्तन के माध्यम से सामानों का तीव्र स्थानांतरण प्रभावित हो सकता है तो वह किन्हीं विशिष्ट सामानों के स्वामियों या परेषितियों को ऐसे सामान विशिष्ट अवधि के भीतर पत्तन परिसर से हटाने के लिए निदेश दे सकता है।

8. यदि सामानों को विशिष्ट अवधि में नहीं हटाया जाता है तो पत्तन उन्हें हटवा सकता है और पूरी तरह से स्वामी या परेषितियों के व्यय तथा जोखिम पर पत्तन परिसरों के भीतर किसी अन्य स्थान पर रखवा सकता है। ऐसे हटाए गए सामानों पर क्र.सं. 1 या 2, जो भी लागू हो, में (ग) पर विलंब शुल्क (आयात) की अनुसूची में निर्धारित दरों पर विलंब शुल्क प्रभार वसूल किए जाएंगे।

5.2. **निर्यात**

निशुल्क दिवसों की समाप्ति के पश्चात 4.00 रूपए पाइंट प्रति यूनिट की दर पर घाटशुल्क विलंब-शुल्क उगाहा जाना चाहिए।

टिप्पणियां:-

1. **निःशुल्क दिवस**

(i) निःशुल्क दिवसों में सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-कार्यदिवस शामिल नहीं होंगे।

(ii) साल्वेज सामानों के अलावा सभी कार्गो (क) स्थानांतरण क्षेत्र में सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से (ख) उस तारीख से जब पोत कार्य कार्गो के लिए पोत बर्थ किया जाता है से जब तक पोत लदाई पूरी करता है - इक्कीस दिन निःशुल्क दिवस (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के गैर कार्य दिवस अतिरिक्त)।

(iii) साल्वेज सामानों के मामले में, उस तारीख से जिसको सामान वास्तव में साल्वेज किए गए थे तीन निःशुल्क दिवस (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त)।

2. **शट आउट कार्गो**

(i) नौभरण से शट आउट सामानों के मामले में और यदि बाहर हटाया जाता है, टिप्पणी 1 में उल्लिखित निःशुल्क दिवसों के अलावा, पोत द्वारा निर्यातों को लेने के पूरा होने की तारीख का अगला कार्यदिवस भी निःशुल्क दिवस स्वीकार्य होगा।

(ii) एक पोत द्वारा शट आउट सामानों और बाद में दूसरे पोत द्वारा नौभरण किए जाने के मामले में, निःशुल्क अवधि प्रथम शट आउट की तारीख से सीमाशुल्क अवकाश दिवसों तथा पत्तन के गैर-कार्यदिवसों के अलावा दस दिनों तक होगी। तथापि, कुल निःशुल्क अवधि टिप्पणी 1 में यथा विनिर्दिष्ट 21 दिनों से अधिक नहीं होगी।

(iii) निर्यात के लिए आशयित परन्तु वास्तव में नौभरित नहीं किए गए कार्गो के लिए स्थानांतरण क्षेत्र में सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से सीमाशुल्क अवकाश दिवसों तथा पत्तन के गैर-कार्य दिवसों के अलावा केवल सात दिन तक निःशुल्क दिवस स्वीकृत किए जाएंगे।

3. **निःशुल्क अवधियां**

ऊपर निर्धारित निःशुल्क दिवसों के अलावा, अवधियां जिस दौरान सामानों को सीमाशुल्क के कलेक्टर द्वारा सीमाशुल्क अधिनियम 1962 (1962 का 152) की धारा 144 की उप-धारा (3) और (4) के अधीन जांच के लिए बंधक बनाया जाता है, आयातकों की ओर से किसी चूक अथवा लापरवाही की वजह से अनारोप्य सीमाशुल्क के कलेक्टर द्वारा प्रमाणित और मूल्यांकन की सामान्य प्रक्रिया के अलावा, जमा एक कार्यदिवस। सीमाशुल्क अवकाश दिवस निःशुल्क अवधियों के अलावा भी माना जाएगा।

4. **सामान की भीड़**

यदि किसी समय पत्तन को स्थानांतरण क्षेत्र में गंभीर भीड़ दिखाई देती है जिससे पत्तन के माध्यम से सामानों का तीव्र स्थानांतरण प्रभावित हो सकता है तो वह किन्हीं विशिष्ट सामानों के स्वामियों या परेषितियों को ऐसे सामान विशिष्ट अवधि के भीतर पत्तन परिसर से हटाने के लिए निदेश दे सकता है। यदि सामानों को विशिष्ट अवधि में नहीं हटाया जाता है तो पत्तन उन्हें हटवा सकता है और पूरी तरह से स्वामी या परेषितियों के व्यय तथा जोखिम पर पत्तन परिसरों के भीतर किसी अन्य स्थान पर रखवा सकता है। विलंब शुल्क प्रभार निर्यात कार्गो पर विलंब शुल्क के लिए विनिर्दिष्ट दर के अनुसार ऐसे सामानों पर प्रभार्य होंगे।

5. **सामान का पोतांतरण**

निःशुल्क अवधि सामानों की प्राप्ति की तारीख से सीमाशुल्क अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-कार्य दिवसों के अलावा 28 दिनों तक पोतांतरण कार्गो के लिए अनुमत होगी।

सामान्य टिप्पणियां:-

1. आयात और निर्यात कार्गो दोनों पर विलंब शुल्क प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब एनएमपीटी उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण किए जाने की स्थिति में नही हो।
2. यदि परिचालनात्मक क्षेत्र उपयोक्ताओं को किराया शर्तों पर लाइसेंस पर दिया जाता है तो वहां पर भंडारित कार्गो पर विलंब शुल्क प्रभार दोबारा वसूल नहीं किया जाएगा।

5.3 मोटर वाहन/उपस्करों (आयात/निर्यात/पोतांतरण) के लिए रूकने का समय (डबैल) प्रभार:

		मोटर वाहन/उपस्करों का एमटी में सकल भार	
		10 टन से कम	10 टन से अधिक
1	1 - 10 दिन	निशुल्क	निशुल्क
2	10 - 20 दिन	150/- रु. प्रति दिन, प्रति वाहन/उपस्कर	300/- रु. प्रति दिन, प्रति वाहन/उपस्कर
3	तत्पश्चात	300/- रु. प्रति दिन, प्रति वाहन/उपस्कर	600/- रु. प्रति दिन, प्रति वाहन/उपस्कर

टिप्पणी:

1. निशुल्क दिवसों में सीमा शुल्क अवकाश और पत्तन के गैर-कार्य दिवसों की गणना नहीं होगी।
2. डबैल प्रभार वाहनों/उपस्करों के भंडारण के प्रयोजन से किराया पर दिए गए क्षेत्र के अतिरिक्त पत्तन के भीतर भंडारण के लिए उगाही किए जाने चाहिए।
3. डबैल समय की गणना वाहन/उपस्कर के आयात/पोतांतरण के लिए अवतरण के दिवस से अगले दिन से की जाएगी।
4. मोटर वाहर/उपस्कर के निर्यात के डबैल समय की गणना एनएफपीटी में प्राप्ति के दिन के अगले दिन से की जाएगी।
5. वाहन/उपस्कर को जिस पोत में लदान के लिए लाया गया है उसमें लदान न करने पर 50 रूपए/प्रति वाहन/उपस्कर शट-आउट प्रभार लिया जाएगा।

अध्याय -VI
अन्य प्रभार

6.1 पानी की आपूर्ति के लिए प्रभार

विवरण	दर प्रति के.एल./टन	
	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु0 में)
पानी प्रभार	4.655 अमेरीकी डॉलर	विदेशी मुद्रा विनिमय दर के उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए तटीय पोत के लिए परिकल्पित की गई दर 60 प्रतिशत तक होगी। (विदेशगामी पोत की दर के आस-पास रखते हुए)

6.2 बर्थों के समीप बंकरिंग सुविधा के उपयोग के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी.ट. (रु0 में)
1	फिक्सड पाइपलाइनों के माध्यम से बर्थों के समीप बंकर उपलब्ध कराने के लिए अथवा लदाई आमर्स अथवा उपयोक्ताओं के फ्लैक्सिबल होसेज अथवा मोबाइल ट्रकों/ट्रेनरों के माध्यम से	35.91

6.3 मार्शलिंग यार्ड उपयोग प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी.ट. (रु0 में)
1	केवल मार्शलिंग यार्ड का उपयोग	16
2	घाट के भीतर निजी साइडिंग सहित मार्शलिंग यार्ड का उपयोग	20

6.4 सी एंड एफ एजेंसी को लाइसेंस जारी करने के लिए शुल्क

क्र.सं.	विवरण	दर (रु0 में)
1	नया लाइसेंस	6,650.00 दो केलेंडर वर्षों के लिए
2	दो केलेंडर वर्षों की और अवधि के लिए लाइसेंस अवधि के भीतर नवीकरण	1,330.00 प्रति लाइसेंस
3	डुप्लीकेट लाइसेंस जारी करने के लिए जब मूल गुम या खराब हो गया हो	266.00 प्रति लाइसेंस
4	एक वर्ष से अनाधिक अवधि के लिए अस्थाई लाइसेंस हेतु	1,330.00 एक केलेंडर वर्ष के लिए

टिप्पणी:-

लाइसेंस का नवीकरण केवल तभी होगा यदि लाइसेंस का उपयोग किया गया था और पिछली लाइसेंस अवधि के दौरान पत्तन पर गतिविधियां संव्यवहारित की गई थी। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर लाइसेंस का नवीकरण नहीं करवाए जाने पर लाइसेंस रद्द हो जाएगा।

6.5 स्टीमर एजेंसी को लाइसेंस जारी करने के लिए शुल्क

क्र.सं.	विवरण	दर (रु0 में)
1	नया लाइसेंस	6,650.00 प्रति लाइसेंस
2	दो केलेंडर वर्षों की और अवधि के लिए लाइसेंस अवधि के भीतर नवीकरण	1,330.00 प्रति लाइसेंस
3	डुप्लीकेट लाइसेंस जारी करने के लिए जब मूल गुम या खराब हो गया हो	266.00 प्रति लाइसेंस
4	एक वर्ष से अनाधिक अवधि के लिए अस्थाई लाइसेंस हेतु	1,330.00 एक केलेंडर वर्ष के लिए

टिप्पणी:

लाइसेंस का नवीकरण केवल तभी होगा यदि लाइसेंस का उपयोग किया गया था और पिछली लाइसेंस अवधि के दौरान पत्तन पर गतिविधियां संव्यवहारित की गई थी। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर लाइसेंस का नवीकरण नहीं करवाए जाने पर लाइसेंस रद्द हो जाएगा।

6.6. पत्तन की सीमाओं के भीतर लाँचों और टगों को किराये पर लेने के लिए प्रभार

I. टग

क्र.सं.	पोत का नाम	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु0 में)
1	32.50 टी.बी.पी.	अ.डा. 1,578.98	विदेशी मुद्रा विनिमय दर के उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए तटीय पोत के लिए परिकल्पित की गई दर 60 प्रतिशत तक होगी। (विदेशगामी पोत की दर के आस-पास रखते हुए)
2	50.00 टी.बी.पी.	अ.डा. 2,342.98	

टिप्पणी:

उपर्युक्त टगों का भारतीय नौसेना और तट रक्षक द्वारा उपयोग किए जाने पर ऊपर निर्धारित दर का केवल 60 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

II. लाँच

क्र.सं.	पोत का नाम	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु0 में)
(a)	बहुउद्देषीय वाहन: एम.वी. माल्या	अ.डा. 1,528.04	विदेशी मुद्रा विनिमय दर के उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए तटीय पोत के लिए परिकल्पित की गई दर 60 प्रतिशत तक होगी। (विदेशगामी पोत की दर के आस-पास रखते हुए)
(b)	मूरिंग लाँच	अ.डा. 152.80	
(c)	पाइलट लाँच	अ.डा. 387.10	
(d)	सर्वेक्षण लाँच	अ.डा. 306.99	

6.7 कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए किराया प्रभार

क्र.सं.	उपस्कर	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग के रूप में	
1	10 मी.ट. क्षमता फोर्क लिफ्ट ट्रक	705.00 रू0 परन्तु न्यूनतम 2,820.00 रू0 के अधीन	
2	टाटा ट्रक माडल एलपीटी 909/36	555.00 रू0 परन्तु न्यूनतम 4,440.00 रू0 के अधीन	
3	3 फोर्क लिफ्ट ट्रक	विदेशगामी (रूपए में)	तटीय (रु0 में)
		120.00 रू0 परन्तु न्यूनतम 240.00 रू0 के अधीन	72.00 रू0 परन्तु न्यूनतम 144.00 रू0 के अधीन

टिप्पणियां:-

1. एनएमपीटी की पूर्वानुमाति के बिना पत्तन परिसर में किसी निजी उपस्कर के लिए अनुमति नहीं दी जाएगी।
2. किराया प्रभार उपयोग के लिए उपस्कर उपलब्ध करवाने जाने के समय से शुरू होगा।
3. यदि उपस्कर को बिना उपयोग के अपने पास रखा जाता है तो विराम प्रभार रु0 100 प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर पर प्रभार्य होंगे।
4. 350 रु0 प्रति उपस्कर का प्रभार वसूल किया जाएगा यदि किराये की अवधि की शुरूआत से पहले लिखित में रद्दीकरण का मांगपत्र प्राप्त होता है, बशर्ते ऐसे प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे यदि रद्दीकरण का नोटिस मांगपत्र का अनुपालन करने के लिए एनएमपीटी द्वारा कार्रवाई शुरू किए जाने से पहले प्राप्त हो गया था। यदि किराये की अवधि के शुरू होने से पहले रद्दीकरण का लिखित नोटिस प्राप्त नहीं होता है अथवा जहां आवेदित अवधि के केवल एक

हिस्से के लिए उपयोग किया जाता है, तो मांगपत्र की पूर्ण अवधि के लिए देय प्रभार वसूल किए जाएंगे। यदि एनएमपीटी मांगपत्र की संपूर्ण अवधि अथवा उसके भाग के लिए अपनी सुविधा के अनुसार उपस्कर की आपूर्ति करने में असमर्थ रहता है तो उपस्कर की आपूर्ति नहीं किए जाने की अवधि के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।

5. (i) किरायेदार किराये पर लिए गए उपस्कर को नहीं रोकेगा अथवा उसके एजेंटों या कर्मचारियों या ऐसे किराये के साथ काम करने वाले अन्य व्यक्तियों द्वारा नहीं रोका जाएगा, उक्त उपस्कर की लिफ्टिंग क्षमताओं की अपेक्षा कोई अधिक भारी नहीं उठाया जाएगा।

(ii) किरायेदार को उपर्युक्त शर्त का पालन नहीं करने पर रु0 500 प्रति शर्त भंग की जुर्माना अदा करना होगा जब कभी वह एनएमपीटी द्वारा ऐसे भंग का दोशी पाया जाएगा।

(iii) उपर्युक्त शर्त के बीच में इसके द्वारा उपयोग किए जा रहे उपस्कर की वजह से नुकसान, यदि कोई हो, की लागत ऊपर उल्लिखित जुर्माने के अलावा होगी और किरायेदार से वसूली की जाएगी और उपस्कर की बदलाव कीमत भी शामिल होगी यदि इससे होने वाला नुकसान जरूरी वसूली कर देता है। बीमा कम्पनी से उपस्कर के नुकसानों के दावे को स्वीकार किए जाने पर, इसे किरायेदार को वापस कर दिया जाएगा जिससे नुकसान की लागत वसूल की गई थी।

6. एनएमपीटी किराये के लिए इसकी आपूर्ति की अवधि के दौरान उपस्कर के उपयोग से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से व्यक्ति के जीवन को होने वाले किसी जोखिम, किसी नुकसान या क्षति के लिए किरायेदार या किसी व्यक्ति के प्रति जवाबदेह नहीं होगा। किरायेदार उपस्कर, अथवा किसी अन्य व्यक्ति या संपत्ति साहित पत्तन से संबंधित किसी संपत्ति को किराये पर आपूर्ति की अवधि के दौरान उपस्कर के उपयोग से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से होने वाले सभी नुकसान या नुकसान या जोखिम के लिए एनएमपीटी को जिम्मेदार नहीं ठहराएगा। किरायेदार की जवाबदेही इस तथ्य द्वारा प्रभावित नहीं होगी कि ऐसा नुकसान या क्षति या जीवन को जोखिम पत्तन के किसी कर्मचारी के किसी कृत्य या चूक की वजह से हुई है। किरायेदार कामगार क्षतिपूर्ति अधिनियम, 1923 के अधीन सभी देयताओं के लिए भी एनएमपीटी को इंडेमनिफाइ करेगा।

7. जब उपस्कर की माँग विशिष्ट घंटों के लिए की जाती है परन्तु लगातार उपलब्ध नहीं करवाया जाता है परन्तु पत्तन की सुविधा से अलग-समय पर उपलब्ध करवाया जाता है तो प्रभार इस तरह परिकलित किए जाएंगे जैसे यदि किराया कार्य के प्रत्येक स्पैल के पूरा होने की बजाय अलग से कार्य की अलग-अलग अवधियों को जोड़कर अनवरत् अवधि के लिए था।

8. अभियांत्रिक कमियों की वजह से उपस्कर के खराब होने की स्थिति में, मरम्मत में लगने वाला समय किराया प्रभारों की गणना में घटाया जाएगा।

9. जहां कहीं तटीय कंटेनर प्रहस्तन के लिए पृथक दर निर्धारित नहीं की गई हो, स्वीकार्यता और रियायत की सीमा अनुसूची 1.2 - सामान्य शर्तें एवं निबंधन के खंड 1.2 द्वारा शासित होगी।

6.8 निजी परिचालकों द्वारा स्थापित हारबर मोबाइल क्रेनों के उपयोग के लिए प्रभार:

एनएमपीटी द्वारा प्राधिकृत निजी प्रचालकों द्वारा स्थापित एचएमसी के लिए किराया प्रभार इस प्राधिकरण के 13.02.2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/24/2013-एनएमपीटी द्वारा अनुमोदित और भारत के राजपत्र में 19.03.2015 को अधिसूचित के द्वारा शामिल होंगे।

6.8.1 पत्तन द्वारा स्थापित हारबर चल केन्द्रों के प्रयोग के लिए प्रभार:

63 टी एचएमसी के लिए दरे भारत के राजपत्र में 13.04.2015 में अधिसूचित आदेश संख्या टीएएमपी/41/2014-एनएमपीटी द्वारा प्राधिकरण द्वारा अलग से अनुमोदित की जाएगी और शासित होंगी।

6.9. विविध प्रभार

I. **हारबर परिसर में फोटो लेने और फिल्मों की शूटिंग के लिए प्रभार:**

क्र.सं.	वर्गीकरण	दर (रु. में)
1	फिल्म बनाने वाली कम्पनी या निजी पक्षों द्वारा फिल्मों की शूटिंग के लिए	25,000 प्रति दिन अथवा उसका भाग
2	निर्यात/आयात कार्गो के स्टिल फोटोग्राफ के लिए	532 प्रतिदिन अथवा उसका भाग
3	पक्षों या जलयानों के बोर्ड पर क्रू के फोटोग्राफ लेने के लिए और यदि उपर्युक्त (1) और (2) में शामिल नहीं है	66.50 प्रति प्रत्येक समय प्रत्येक पक्ष के लिए

टिप्पणियां:

1. अनुमति एनएमपीटी या इसके द्वारा अधिकृत किसी अधिकारी द्वारा जारी की जाएगी।
2. शिक्षा और वैज्ञानिक प्रयोजनों के लिए तथा सरकारी प्रचार के संबंध में राज्य और केन्द्र सरकार द्वारा फोटो लिए जाने और फिल्म की शूटिंग करने तथा शिपिंग गतिविधियों को प्रभारों की अदायगी करने से छूट प्राप्त होगी।
3. पेरिमीटर दीवार के भीतर अथवा पत्तन परिसर में फोटो लेने तथा फिल्मों की शूटिंग के किन्हीं अन्य मामलों में एनएमपीटी के विवेकाधिकार या प्रत्येक मामले की मेरिट पर होगा।
4. प्रभारों की अग्रिम अदायगी की जाएगी और कार्यक्रम की किसी विफलता/रद्दीकरण के लिए ऐसे भुगतानों की वापसी नहीं की जाएगी।
5. यदि कार्यक्रम का रद्दीकरण पत्तन की वजह से या असाधारण परिस्थितियों में होता है तो भुगतान किए गए प्रभार समयानुसार दावे के अधीन वापिस किए जाएंगे।
6. किसी क्राफ्ट या पत्तन के किसी उपकरण, यदि कोई हो, जो आपूर्ति किए जाते हैं और फिल्म बनाने वाली कम्पनी या उन फोटो लेने वाले लोगों द्वारा उपयोग किए जाते हैं, के लिए किराया प्रभार इस मान के अधीन देय प्रभारों के अलावा दरमानों के तत्संबंधी प्रावधानों के अनुसार वसूल किया जाएगा।

II. घाट में प्रवेश के लिए आज्ञापत्रों/लाइसेंस जारी करने के शुल्क:

क्र.सं.	वर्गीकरण	दर (रु0 में)
1	हारबर में प्रवेश के लिए अस्थाई आज्ञापत्र जारी करने के लिए (प्रति शीर्ष, प्रतिदिवस)	3.00
2	बस, यात्रियों को ढोने वाले अधिकृत ट्रकों के लिए अस्थाई आज्ञापत्र (प्रति वाहन प्रति दिन)	66.50
3	ट्रकों/ट्रॉलरों/टिपरों के लिए अस्थाई आज्ञापत्र (प्रतिदिन)	13.30
4	कार/जीप/वैन के लिए अस्थाई आज्ञापन (प्रतिदिन)	7.98
5	निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्करों के लिए (प्रतिदिन)	99.75
6	स्थायी फोटो आज्ञापत्र जारी करना/नवीकरण (प्रति शीर्ष)	133.00
7	डुप्लीकेट फोटो आज्ञापत्र जारी करना (प्रति शीर्ष)	332.50
8(a)	ट्रकों/ट्रेलरों/टिपरों के लिए स्थाई वाहन आज्ञापत्र छह महीनों के लिए एक वर्ष के लिए डुप्लीकेट के लिए	 665.00 1,064.00 332.50
8(b)	कार/जीप/वैन के लिए स्थाई वाहन आज्ञापत्र छह महीनों के लिए एक वर्ष के लिए डुप्लीकेट के लिए	 505.40 798.00 332.50
9	निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्करों के लिए स्थाई आज्ञापत्र छह महीनों के लिए एक वर्ष के लिए	 3,325.00 5,320.00
10	पत्तन के प्रतिबंधित क्षेत्र में प्रवेश करने वाले कार्गो ट्रकों के लिए प्रवेश शुल्क - सी एंड एफ एजेंट द्वारा देय प्रति प्रवेश	13.30

टिप्पणियां:

1. लाइसेंस एनएमपीटी या इसके द्वारा अधिकृत किसी अधिकारी द्वारा जारी किए जाएंगे।
2. प्रभारों की अदायगी किसी व्यक्ति को आज्ञापत्र लेने के लिए स्वतः ही हकदार नहीं बना देगी।
3. अस्थाई आज्ञापत्र एक दिन के लिए वैध होगा जिसके लिए इसे शून्य से शून्य घंटे तक लिया गया है।
4. एनएमपीटी पत्तन में आने वाले विशिष्ट अतिथियों, अन्य महापत्तनों के आगंतुक स्टाफ और पत्तन न्यास से जुड़े अन्य सरकारी अधिकारियों/कर्मचारियों और सरकारी ड्यूटी पर घाट पर आने वाले व्यक्तियों को अस्थाई पास बिना प्रभारों के जारी कर सकता है। वैध पहचान पत्र रखने वाले पत्तन के कर्मचारियों और एनएमपीटी द्वारा जारी किए गए फोटो वाले आज्ञापत्रों वाले अन्य शिपिंग हितों से भी कोई प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
5. केवल उन्हीं व्यक्तियों को ऊपर निर्धारित शुल्क के भुगतान पर अस्थाई वाहन लाइसेंस जारी किए जाएंगे जिनके पास हारबर प्रवेश आज्ञापत्र होंगे और यह हस्तांतरणीय नहीं है।
6. पत्तन द्वारा जारी किए अस्थाई वाहन लाइसेंसों के लिए एक बार भुगतान किए गए प्रभारों को वापस करने की अनुमति नहीं होगी।
7. वाहनों के ड्राईवर (स्थाई लाइसेंस के साथ) घाट में प्रवेश के लिए भुगतान से छूट प्राप्त हैं।
8. लाइसेंस की असमाप्त अवधि के लिए उपर्युक्त मद द्वारा आच्छादित वाहनों के लिए जारी किए गए लाइसेंसों के लिए एक बार भुगतान किए प्रभारों को वापस करने की अनुमति नहीं होगी।
9. 15 दिनों के भीतर, उसकी समाप्ति के दिन से पहले, वार्षिक या अर्धवार्षिक लाइसेंस के नवीकरण के लिए आवेदन नहीं किए जाने पर, लाइसेंस रद्द किया जा सकता है या नवीकरण शुल्क के अलावा रु0 50/- प्रति वाहन जुर्माने की वसूली की जा सकती है।
10. कैरियरों के स्वामित्व के बदलाव की वजह से प्रत्येक वर्ष या अर्धवार्षिक लाइसेंस के हस्तांतरण के लिए रु0 30/- का शुल्क वसूल किया जाएगा।
11. डुप्लीकेट वार्षिक या अर्धवार्षिक लाइसेंस, जब मूल खराब हो गया हो या अमान्य हो या गुम हो गया हो, जारी करने के लिए रु0 50/- राशि वसूल की जाएगी।
12. न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास और अन्य महापत्तन न्यासों से संबंधित सामानों के वाहन अर्थात कैरियर लाइसेंस रखने से छूट प्राप्त होंगे।
13. उपर्युक्त द्वारा आच्छादित कोई अन्य वाहन एनएमपीटी के विवेकाधिकार पर दरमानों के अधीन प्रभार से छूट प्रदान की जा सकती है।
14. लाइसेंस की असमाप्त अवधि के लिए कोई वापसी अनुमति-योग्य नहीं है।
15. जब कभी एनएमपीटी परिसर के भीतर चलने वाले किसी वाहन द्वारा एनएमपीटी की संपत्ति को नुकसान पहुंचता है तो वाहन का स्वामी उसकी देयता को स्वीकार करेगा और उससे होने वाले नुकसानों का भुगतान करना होगा।

III. भार का प्रमाणपत्र जारी करने के लिए और भार मान के किराये हेतु शुल्क:

(1)	भारतोलन मानों के किराये के लिए	1.33 रु0 प्रति टन अथवा उसका भाग
(2)	कार्गो के कुल टनभार का प्रमाणपत्र जारी करने के लिए	4.00 रु0 प्रति टन अथवा उसका भाग (अर्थात एक आवेदनपत्र द्वारा

		आच्छादित सामान) न्यूनतम रु. 20 /- प्रति प्रमाणपत्र के अधीन। प्रमाणपत्र के अधीन।

टिप्पणियां:

1. सभी मामलों में संबद्ध पक्षों द्वारा परिचर लेबर की आपूर्ति की जाएगी।
2. प्रभार उपर्युक्त मान के अनुसार प्रभार्य होंगे जब यह पत्तन के लिए भार सामानों अर्थात सामानों के मामले में देय घाटशुल्क की राशि निर्धारित करने के प्रयोजन के लिए जरूरी हो।
3. किराया प्रभारों की वापसी की अनुमति नहीं होगी यदि मांगपत्र के रद्दीकरण का नोटिस लिखित में एनएमपीटी के अधिकृत अधिकारी को नहीं भेजा जाता है जो उसे किराये की अवधि की शुरूआत से कम से कम 2 घंटे पहले पहुंच जाना चाहिए।
4. पत्तन प्राधिकारियों द्वारा जारी भुगतान के डुप्लीकेट प्रमाणपत्र के लिए रु0 10/- प्रत्येक का शुल्क वसूल किया जाएगा।

IV धर्मकांटों के उपयोग के लिए प्रभार:

(1)	पत्तन लॉरी धर्मकांटे पर कार्गो का भारतोलन	:	20.00 रु0 प्रति ट्रक दोनों ओर
(2)	भारतोलन प्रमाणपत्र जारी करने के लिए	:	रु0 25 प्रति प्रमाणपत्र उपर्युक्त (1) में निर्धारित प्रभार के अलावा

टिप्पणियां:

1. धर्मकांटे का उपयोग केवल लारियों या गाड़ियों आदि, भारों के साथ और बिना, के लिए ही किया जाना चाहिए।
2. उपर्युक्त मद (1) के अधीन शुल्क में गाड़ी या लॉरी आदि, भारतोलन प्लेटफार्म पर खाली और लदे हुए दोनों के गुजरने के किराया प्रभार शामिल होंगे। उपर्युक्त मद (2) के अधीन शुल्क वाहन के टेअर और लदे हुए भार दोनों को दर्शाने वाला प्रमाणपत्र जारी करने के अलावा देय होगा।
3. यदि घाट क्षेत्र के भीतर पत्तन धर्मकांटे पर भार दर्ज करने के बाद किसी खाली लॉरी को सकल भार दर्ज करने के लिए भार के साथ उसी दिन के दौरान पत्तन धर्म कांटे में नहीं लाया जाता है तो उस पार्टी को रु0 7.00 प्रति लॉरी शुल्क अदा करना होगा जिसकी ओर से भार दर्ज किया जाता है।
4. धर्मकांटा एनएमपीटी द्वारा मैन्ड किया जाएगा।
5. एनएमपीटी इसके किराये के दौरान धर्मकांटे के उपयोग से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से व्यक्ति के जीवन को होने वाले किसी जोखिम, किसी नुकसान या क्षति के लिए किरायेदार या किसी व्यक्ति के प्रति जवाबदेह नहीं होगा। किरायेदार उपस्कर, अथवा किसी अन्य व्यक्ति या संपत्ति साहित पत्तन से संबंधित किसी संपत्ति को किराये पर आपूर्ति की अवधि के दौरान धर्मकांटे के उपयोग से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से होने वाले सभी नुकसान या नुकसान या जोखिम के लिए एनएमपीटी को जिम्मेदार नहीं ठहराएगा। किरायेदार की जवाबदेही इस तथ्य द्वारा प्रभावित नहीं होगी कि ऐसा नुकसान या क्षति या जीवन को जोखिम पत्तन के किसी कर्मचारी के किसी कृत्य या चूक की वजह से हुई है। किरायेदार कामगार क्षतिपूर्ति अधिनियम, 1923 के अधीन सभी देयताओं के लिए भी एनएमपीटी को इंडेमनिफाइ करेगा।

V. प्रवेश और निकासी प्रमाणपत्र जारी करने के लिए प्रभार:

क्रू बदलने के लिए और बिना कोई कार्गो या यात्री को उतारे या लादे पत्तन सीमाओं के भीतर या बाहर लंगर के लिए पत्तन में आने वाले पोत के मास्टर/स्वामी/एजेंट को प्रवेश तथा निकासी प्रमाणपत्र जारी करने के लिए प्रभार।	1,330.00 रु0 प्रति प्रमाणपत्र

VI. पार्किंग बार्ज के प्रभार:

बर्थ (थ्रो) के अतिरिक्त पत्तन के भीतर बंकरिंग बार्ज सहित पार्किंग बार्ज के प्रभार	50/- रू0 प्रति घंटा

अध्याय VII

कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए पंजीकृत कार्गो प्रहस्तन लेबर विंग से कार्गो प्रहस्तन कामगारों की आपूर्ति के लिए लेवी

न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास से पंजीकृत कार्गो प्रहस्तन कामगारों के प्रशासनिक विंग से कार्गो प्रहस्तन कामगार की सेवाएं प्राप्त करने के लिए प्रभार निम्नवत् होंगे:-

क्र.सं.	घटक	विदेशी कार्गो (रु0 प्रति टन)	तटीय कार्गो (रु0 प्रति टन)	तलचिह्न उत्पादकता प्रति गैंग प्रति पाली (टनों में)
1	लौह अयस्क	33.25	33.25	1644
2	कोयला	33.25	19.95	1352
3	चूनापत्थर	33.25	19.95	1268
4	कोक	46.55	27.93	792
5	ग्रेनाइट/बोल्डर	46.55	27.93	794
6	एमओपी/एसओपी	53.20	31.92	972
7	मेज़	59.85	35.91	637

8	पिग आयरन	59.85	35.91	440
9	डीएपी	66.50	39.90	958
10	रॉक फास्फेट	66.50	39.90	944
11	यूरिया	66.50	39.90	733
12	क्ले	39.90	23.94	220
13	मशीनरी	133.00	79.80	316
14	टिम्बर	133.00	79.80	193
15	वुड पल्प	66.50	39.90	99
16	गेहूं	46.55	27.93	814
17	सल्फर	53.20	31.92	594
18	एम. लॉग/बी लॉग	133.00	79.80	94
19	बेन्टोनाइट	59.85	35.91	840
20	पीले मटर	33.25	19.95	1034
21	कंटेनर प्रति टीईयू	598.50	359.10	82 टीईयू
22	अन्य खाद्यान्न और सेरेल्स	46.55	27.93	814
23	अन्य बल्क कार्गो जो ऊपर वर्गीकृत नहीं हैं	59.85	35.91	275
24	एचएमसी द्वारा लौह अयस्क	6.42	6.42	4993
25	कोयला (एचएमसी द्वारा अभियांत्रिक)	6.32	3.79	4028
26	कोक (एचएमसी द्वारा अभियांत्रिक)	9.22	5.53	2787
27	चूनापत्थर (एचएमसी द्वारा अभियांत्रिक)	7.16	4.29	3772
28	यूरिया (एचएमसी द्वारा अभियांत्रिक)	16.60	9.96	1163
29	एमओपी/एसओपी (एचएमसी द्वारा अभियांत्रिक)	6.45	3.87	5422
30	डीएपी/सल्फेट/रॉक फास्फेट (एचएमसी द्वारा यांत्रिक)	20.75	12.45	1163
31	उर्वरक	8.06	4.84	5422
32	पैट कोक (ग्रैव)	46.55	27.93	792
33	सोड़ा एस	59.85	35.91	637
34	गैल्वनाइज़्ड स्टील, इंगौरस, टिन प्रेट/ सभी प्रकार के सिक्के की सामग्री	133.00	79.80	316
35	अलॉय स्टीलए स्टेनलैस स्टील और सामग्रियां जो अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं है -- इंगॉरस और उत्पाद	133.00	79.80	316
36	बॉक्साइड	66.50	39.90	958
37	सीमेंट/चीनी/कच्ची चीनी के थैले/सभी प्रकार का बैगबंद कार्गो	46.55	27.93	814
38	डोलोमाइट	33.25	19.95	1268
39	जिप्सम	33.25	19.95	1268
40	नमक	59.85	35.91	637
41	रॉक शैंड	166.25	99.75	316
42	निर्माण और भवन सामग्री	166.25	99.75	316
43	वाहन/उपस्कर -- 10 टन से कम	75.00 रू0 प्रति वाहन/उपस्कर	45. रू0 प्रति वाहन/उपस्कर	-
44	वाहन/उपस्कर -- 10 टन से अधिक	550.00 रू0 प्रति वाहन/उपस्कर	330.00 रू0 प्रति वाहन/उपस्कर	-

टिप्पणियां:

(i) ऊपर निर्दिष्ट दर प्रचलित निपटान/योजना के तत्संबंधी खंडों के अनुसार परिकलित वास्तविक प्रोत्साहनों के अलावा है और लाइसेंसशुदा नौभरिकों द्वारा एनएमपीटी को देय हैं।

(ii) निर्धारित दर में निम्नलिखित जुर्माना/प्रोत्साहन अनुसूची में निर्धारित प्रति गैंग/पाली उत्पादकता के तलचिह्न स्तर की अपेक्षा कम/उच्चतर कार्य निष्पादन के लिए लागू होगा:-

उत्पादकता के तलचिह्न स्तर से उच्चतर उत्पादकता अर्जित करने पर प्रति गैंग/पाली अनुसूची में निर्धारित	उपर्युक्त अनुसूची में निर्धारित दर पर रियायत यदि अर्जित उत्पादकता तलचिह्न उत्पादकता प्रति गैंग/पाली की अपेक्षा उच्चतर रहता है (प्रतिशत में)	उत्पादकता के तलचिह्न स्तर से निम्नतर उत्पादकता अर्जित करने पर प्रति गैंग/पाली अनुसूची में निर्धारित	उपर्युक्त अनुसूची में निर्धारित दर पर जुर्माना यदि अर्जित उत्पादकता तलचिह्न उत्पादकता प्रति गैंग/पाली की अपेक्षा निम्नतर रहता है (प्रतिशत में)
निर्धारित उत्पादकता की अपेक्षा 10 प्रतिशत उच्चतर तक	10%	निर्धारित उत्पादकता से निम्नतर 10 प्रतिशत तक	10%
10 प्रतिशत से अधिक 20 प्रतिशत तक	20%	10 प्रतिशत से कम 20 प्रतिशत तक	20%
20 प्रतिशत से अधिक 30 प्रतिशत तक	30%	20 प्रतिशत से कम 30 प्रतिशत तक	30%

******

अनुबंध- III

निष्पादन मानक

क्र.सं.	निष्पादन प्रतिमान	निष्पादन मानक
(1)	**कार्गो संबंधी सेवाएं**	
(क)	प्रमुख कार्गो ग्रुप के संबंध में औसत शिप बर्थ दिवस उत्पादन (टन में / प्रतिदिन)	
	(i) कन्टेनर्स	5500
	(ii) ब्रेक बल्क	1300
	(iii) शुष्क बल्क (यांत्रिक)	17300
	(iv) शुष्क बल्क (कन्व)	12600
	(v) तरल बल्क	29500
	समग्र	19000
(ख)	कंटेनर्स के मामले में औसत मूल प्रति घंटा (टीईयू में)	लागू नहीं
(2)	**पोत संबंधी सेवाएं**	
(क)	पोतों का औसत प्रत्यावर्तनउ समय (दिनों में)	
	(i) कन्टेनर्स	1.55
	(ii) ब्रेक बल्क	3.20
	(iii) शुष्क बल्क (यांत्रिक)	3.00
	(iv) शुष्क बल्क (कन्व)	4.00
	(v) तरल बल्क	2.10
	समग्र	2.50
(ख)	पोतों का औसत प्री-बर्थिंग समय (दिनों में)	
	(i) कन्टेनर्स	0.04
	(ii) ब्रेक बल्क	0.50
	(iii) शुष्क बल्क (यांत्रिक)	0.63
	(iv) शुष्क बल्क (कन्व)	0.65
	(v) तरल बल्क	0.72
	समग्र	0.62
(3)	**पत्तन द्वारा संगत पाया गया कोई अन्य प्रतिमान**	
(4)	**बर्थ पर बेकार समय**	
	(i) कन्टेनर्स	9.65
	(ii) ब्रेक बल्क	17.45
	(iii) शुष्क बल्क (यांत्रिक)	12.70
	(iv) शुष्क बल्क (कन्व)	9.05
	(v) तरल बल्क	18.80
	समग्र	14.10

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, 31 March 2016

No. TAMP/22/2015-NMPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the New Mangalore Port Trust for revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

T.S. BALASUBRAMANIANM, Member (Finance)

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/22/2015-NMPT

New Mangalore Port Trust --- **Applicant**

QUORUM:

(i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
(ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 27th day of February 2016)

This case relates to the proposal dated 18 March 2015 received from New Mangalore Port Trust (NMPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR).

2. The existing SOR of NMPT was last approved by this Authority vide Order No. TAMP/34/2010-NMPT dated 6 January 2012. The validity of the SOR of the NMPT prescribed in the said Order is 31 March 2015. The validity of the SOR stands extended till 31 December 2015 vide Order No.TAMP/34/2010-NMPT dated 10 November 2015.

3. All the Major Port Trusts were governed by the Tariff Guidelines of 2005 for fixation of SOR for handling cargo, vessel and rendering miscellaneous services. The Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No.8(1)/2014-TAMP dated 13 January 2015 issued the new Tariff Policy, 2015 for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015 under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act 1963. In compliance with the said policy direction, this Authority notified the Tariff Policy for Major Ports, 2015 in the Gazette of India vide Gazette No. 30 dated 27 January 2015. The Tariff Policy 2015 has come into effect from 13 January 2015. Thereafter, as per Clause 1.5 of the Tariff Policy, 2015, Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy was finalized in consultation with all the Major Port Trusts and notified in the Gazette of India on 4 June 2015.

4.1. In this backdrop, the NMPT has filed its proposal following Tariff Policy 2015 vide its letter dated 18 March 2015 for general revision of its SOR. The NMPT has made the following assumptions / submissions regarding its general revision proposal:

(i) As per the TAMP's Tariff Policy 2015, the Cargoes handled and revenue earned from the Captive Berths are not to be taken into consideration. Following are the Captive Berths at NMPT:

(a). Berth No. 08 - Kudremukh Iron Ore Company Ltd. (KIOCL)
(b). Berth No. 15 - Udupi Power Corporation Ltd. (UPCL)

(ii) The US Dollar rate, wherever applicable, is considered at Rs. 61/-.

(iii) GRT for computation of Port Dues, berth hire, shifting charges is arrived based on actual GRT handled from April 2014 to February 2015 i.e. 11 months duly extrapolated to 12 months. Container traffic for computation of wharfage charges has been extrapolated to 12 months based on data available for 11 months.

(iv) Port dues have not been revised for 15 years (5 Tariff Cycles). Based on the costing done at the time of Single Point Mooring (SPM) proposal, the port dues of the Port has been revised accordingly.

(v) For the computation of Wharfage charges, Revised Estimates of Cargoes for the year 2014-15 is considered excluding KIOCL and UPCL.

4.2. The NMPT has furnished detailed computation of Annual Revenue Requirement (ARR) under Form 1 and Revenue estimation at the proposed rate in Form 3.

(ii) A summary position of ARR computation furnished by NMPT is tabulated below:

(Rs. in lakhs)

Sl. No.	Description	Y1 (2011-12)	Y2 2012-2013)	Y3 2013-2014)
(1)	**Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)**	26,586.10	27,981.89	27,979.29
(2)	**Less: Railway related Expenses**	171.24	144.97	131.74
(3)	**Total Expenditure excluding Railway expenses**	**26,414.86**	**27,836.92**	**27,847.55**
(4) (a)	**Less Adjustments:**			
(i)	Estate related expenses	979.04	1070.98	1142.05
(ii)	**Interest on loans**	0.78	-	-
(iii)	**4/5th of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of ex-gratia payment, etc.**			
	(a).WRC Arrears	-	1,340.00	-
(iv)	**4/5th of the Contribution to the Pension Fund**	3,812.00	3,520.00	2,160.00
(v)	**Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation**	-	-	221.66
(vi)	**Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.**	1,145.52	1,145.70	1,038.99
	Total adjustments	**5937.34**	**7076.68**	**4562.70**
(4) (b)	**Add Adjustments:**			
	Railway activity	171.24	144.97	131.74
(5)	**Total Expenditure after Total Adjustments (5 = 3 - 4(a) + 4(b))**	**20,477.52**	**20,760.24**	**23,284.85**
(6)	Average Expenses of Sl. No. 5 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3	21,507.54		
(7)	**Capital Employed**			
	(i) Net Fixed Assets as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)	61,480.49		
	(ii) Add : Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)	7,153.06		
	(iii) Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts.	3,245.65		
	(iv) Less: Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2014 as per Audited Accounts.	-		
	(v) Less: Net value of fixed assets as on 31 March 2014 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.	2,538.29		
	(vi) Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines	3,106.31		
	(vii) Total Capital Employed	65,955.92		
(8)	**Return on Capital Employed 16% on Sl. No. 7(vii)**	10,553.00		
(9)	**Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2014 [(6)+ (8)]**	32,060.54		
(10)	**Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15**	**6.30%**		
(11)	**Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)**	**34,080.00**		

(ii) (a) The NMPT has furnished in Form 3 detailed working of revenue estimation for the existing tariff as well as the proposed tariff for the actual traffic of 2014-15 (i.e. April 2014 to February 2015 extrapolated for 12 months). As per the said form, the total revenue estimated at the proposed tariff from Cargo, Vessel, Miscellaneous charges, levy for supply of cargo handling worker from Registered Cargo Handling Labour Wing is `34,049 lakhs.

(b) With reference to revenue estimation at the proposed tariff, the NMPT has stated that revised rate is proposed for following items but revenue is not estimated:

(i) Detention charges of the vessels.
(ii) Wharfage for cargoes handled on Ad valorem basis.
(iii) Wharfage for new items proposed, wherein no projection for 2014-15 is given.

(iii) Wharfage for new items proposed, wherein no projection for 2014-15 is given.
(iv) Storage and Re-Stow charges of containers.
(v) Electricity and monitoring charges for reefer containers.
(vi) Demurrage charges.
(vii) Charges for supply of water.
(viii) Charges for use of bunkering facility alongside the berth.
(ix) Fees for issue of Licence to C&F/ Steamer Agency.
(x) Charges for hire of launches and tugs within the limits of the Port.
(xi) Hire charges for cargo handling equipment.
(xii) Charges for use of Harbour Mobile Cranes installed by the private operators.
(xiii) Charges for taking photographs or shooting films in the harbour premises.
(xiv) Fees of issue of passes / licence for entry into the wharf.
(xv) Fees for the hire of weighing scale and for the issue of certificates of weights.
(xvi) Charges for the use of weigh bridges.
(xvii) Charges for issue of Entry & Clearance Certificate.
(xviii) Per ton levy in case of newly proposed cargoes for which no projection is given for the year 2014-15.
(xix) Charges for use of Port owned Harbour Mobile Crane.

(iii) Increase/ decrease proposed in the Existing Scale of Rates to meet the estimated ARR:

(a) Vessel related Charges:

18 % increase proposed in all tariff items except Port Dues for - Ships/ Steamers - at 132% for foreign going vessels- and 425% for Coastal vessels.

(b) Cargo related charges:
18 % increase proposed in all tariff items except Demurrage for all export cargoes and Marshalling yard usage charges 33% increase is proposed for demurrage. 100% increase is proposed for use of Marshalling yard on the ground that this charge was not received for the past 20 years after revision in 1995. It has also proposed tariff for few new cargo items.

(c) Miscellaneous Charges:
18 % increase in all tariff items except Charges for the use of weigh bridges for Weighment of cargo on the Port Lorry Weigh Bridge for which existing tariff is proposed to continue.

(d) Charges for supply of Cargo Handling Workers from RCHD: 18% increase is proposed in existing SOR. The NMPT has also proposed tariff for few new cargo items.

(e) The charges for handling cargoes/containers by port owned Mobile Harbour Crane is proposed as per the proposal already submitted to TAMP.

(iv) The Performance Standards proposed by NMPT in Form-5 are as follows:

Sl. No.	Performance Parameters	Performance Achieved (2014-15)	Proposed Performance Standards (2015-16)
(1)	**Cargo Related Services**		
(a)	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups		
	(i) Containers	5438	5500
	(ii) Break Bulk	1232	1300
	(iii) Dry Bulk (Mech)	17268	17300
	(iv) Dry Bulk (Conv)	12566	12600
	(v) Liquid Bulk	29359	29500
	Overall	18906	19000
(b)	Average Moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	NA	NA

(2)	**Vessel Related Services**		
(a)	Average Turnaround Time of Vessels (in days)		
	(i) Containers	1.60	1.55
	(ii) Break Bulk	3.28	3.20
	(iii) Dry Bulk (Mech)	3.04	3.00
	(iv) Dry Bulk (Conv)	4.13	4.00
	(v) Liquid Bulk	2.13	2.10
	Overall	2.55	2.50
(b)	Average Pre-Berthing Time of Vessels (in days)		
	(i) Containers	0.04	0.04
	(ii) Break Bulk	0.51	0.50
	(iii) Dry Bulk (Mech)	0.65	0.63
	(iv) Dry Bulk (Conv)	0.66	0.65
	(v) Liquid Bulk	0.73	0.72
	Overall	0.63	0.62
(3)	**Any other parameters found relevant by the Port**	--	--
(4)	**% of idle time at Berth**		
	(i) Containers	9.69	9.65
	(ii) Break Bulk	17.51	17.45
	(iii) Dry Bulk (Mech)	12.71	12.70
	(iv) Dry Bulk (Conv)	9.08	9.05
	(v) Liquid Bulk	18.83	18.80
	Overall	14.12	14.10

5.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal it was observed that there are certain information gaps / deficiency in the proposal of NMPT. The NMPT was, therefore, vide our letter dated 31 March 2015 requested to respond to comply with the provisions of Tariff Policy, 2015. The NMPT vide its letter dated 18 May 2015 has responded. In addition, the NMPT has also filed a revised proposal. A summary of information / clarification sought by us and point wise reply given by NMPT are tabulated below:

Sr. No.	Information / clarification sought by us	Reply from NMPT
(i)	As per clauses 2.1. and 2.6. Of the Tariff Policy 2015, the Computation of Annual Revenue Requirement (ARR) in Form 1 and the Revenue Estimation at the proposed Scale of Rates in Form 3 has to be certified by a practising Chartered Accountant/ Cost Accountant. This has not been done. The NMPT to get these computation certified by a practising Chartered Accountant/ Cost Accountant as required in the Tariff Policy, 2015.	The Annual Revenue Requirement (ARR) in Form 1 and the Revenue Estimation at the proposed Scale of Rates in Form 3 duly certified by a practicing Chartered Accountant /Cost Accountant is furnished.
(ii)	It is seen that while estimating the ARR the NMPT has applied indexation factor for the year 2014-15 at 6.30% instead of 6% annual indexation factor announced by this Authority for the year 2014-15 which was already communicated to all the Major Port Trusts including the NMPT and also uploaded on the web site of this Authority. The NMPT to revise the ARR computation applying the correct indexation factor. Consequently, the NMPT may also modify the tariff proposed which will undergo change.	ARR computation has been revised applying 6% annual indexation factor for the year 2014-15.

(iii)	For quite a number of tariff items, though revised rate is proposed, it has not estimated revenue for the same. The NMPT to furnish reasons for not considering any revenue from these items listed by it. If the NMPT has earned revenue from these items in the last three years, then the NMPT may estimate revenue for the current tariff cycle as well.	For the new items envisaged to be handled in NMPT indicated in proposed SOR, most of the cargoes are new in nature and estimate of the traffic to be handled cannot be ascertained as there is no firm commitment for cargo. However, the rate for these new items have been proposed based on the same nature/category under which it falls. Similarly, revenue could not be ascertained as specific in the Sl.no. 12of the assumption list, due to lack of availability of details separately.
(iv)	The NMPT in its proposal has stated that for revenue estimation at the proposed tariff as required under the Tariff Policy 2015, the traffic figures of 2014-15 are considered based on actuals for the period April 2014 to February 2015 i.e. for 11 months and extrapolated for 12 months. In this regard, the NMPT to consider the following points: (a). Since the year 2014-15 is coming to an end, the NMPT may consider to update the traffic figures with the actuals for the entire year 2014-15. (b). In Form 3, please furnish the total of the cargo traffic (in tons) considered for revenue estimation from cargo handling charge. Also, confirm that the total traffic considered in this form matches with the actual total traffic handled by the port for the year 2014-15. In case, traffic of any captive cargo berth like KIOCL is excluded as the tariff for such cargo is determined separately, then the same should be shown separately. In short, if the actual total traffic handled by the port should be reconciled with traffic considered for revenue estimation giving reasons for such adjustments done. (c). Likewise, in Form 3, please furnish the total GRT of vessels considered for revenue estimation of vessel related charges (in GRT). Also, confirm that the total GRT of vessel so considered in this form matches with the actual total GRT of the vessel handled by the port for the year 2014-15.	For revenue estimation of 2014-15, the actual traffic (in tonnes) and actual GRT of vessels has been taken into consideration, excluding handling of cargo at captive berths.
(v)	As per clause 4.1. of the Tariff Policy, 2015, (i). the additional surplus assessed by TAMP in earlier tariff Orders which remain unadjusted has to be transferred by Major Port Trusts to any fund as desired by the Port Trust, and, further (ii). additional surplus, if any, accruing to the Major Port Trusts during the period of application of existing Scale of Rates till the effective date of implementation of the new Scale of Rates fixed under this policy should be assessed and transferred to the General Reserve and use the funds for the purpose of development, creation and / or modernization of the port infrastructure facilities. For this purpose, the NMPT to assess the additional surplus for (ii) above as required under clause	As far as NMPT is concerned, there is only deficit and no additional surplus assessed by TAMP in earlier tariff orders. TAMP may allow the deficit of `120.75 Crores as assessed in the earlier TAMP order period of 3 years from 2012-13 to 2014-15 for future adjustment. Similarly, if any additional surplus accrues during the pendency of this revision, the same would be transferred to General reserve and used for modernization of Port infrastructure facilities.

	4.1. of the said Tariff Policy and furnish the same to TAMP for information.	

5.2. The NMPT has also enclosed a copy of the Board Resolution no.214/2014-15 passed by its Board of Trustees on 30 March 2015 approving the earlier proposal for revision of Scale of Rates.

5.3. The NMPT has reiterated the assumptions made by it in its March 2015 proposal and hence not reproduced again. The assumptions which are modified / newly inserted points are, however, given below:

(i) GRT for computation of Port Dues and Shifting Charges, Berth Hire and Average GRT for computing berth hire charges is based on actuals from April 2014 to March 2015 as against extrapolated figure considered based on actuals for April 2014 to February 2015 in its March 2015 proposal.

(ii) Vessel related charges have not been revised for the past 2 tariff cycles.

(iii) In respect of containers, computation of wharfage charges on actuals handled during 2014-2015 has been considered.

5.4. The NMPT has reiterated the list of tariff items where revised rate are proposed but revenue is not estimated. Hence list of tariff items is not reproduced again.

5.5. As per the revised proposal, the ARR estimated by the NMPT is Rs. 33,552lakhs as against Rs. 34,080lakhs estimated earlier. In the revised cost statement for computing the ARR, the NMPT has applied WPI indexation of 6% for the year 2014-15 instead of 6.30% considered in its March 2015 proposal. The NMPT has not made any other modification.

5.6. The NMPT has also modified the increase proposed in the Scale of Rates. The modified increase proposed in the revised Scale of Rates is as follows:

(i) Port Dues for Ships/ Steamers the increase proposed is 132% for foreign going vessels and for coastal vessel it is 425% as in its original proposal.

(ii) For all other items, a uniform increase of 25% is proposed as against 18% increase proposed in its original proposal. [Though the ARR has reduced from Rs. 34,080 lakhs to Rs. 33,552 lakhs, the increased proposed is higher than the original proposal because of the actual traffic considered for the full year 2014-15 which is found lower than extrapolated traffic figures considered in the original proposal.]

(iii) For Marshalling Yard and demurrage Charges on cargo the increase proposed is 100% (as in its original proposal) and 33.33% for demurrage (as in its original proposal) respectively.

(iv) New Category of Scale of rates proposed by NMPT is as follows:

(a) Detention charges of the vessels-Other Vessel related charges for SPM activity.

(b) Rates of embarkation and dis-embarkation of passengers from cruise vessels.

(b) Demurrage - Dwell Time Charges for Motor Vehicles/ Equipments. (Import / Export / Transshipment)

(c) Charges for parking Barge

6.1. As per clause 5.2 of Tariff policy guidelines 2015, the Major Port Trusts shall host the draft SOR along with the proposed Performance Standards in its website giving the designated email address of Port as well as TAMP for comments of relevant stakeholder / users within 15 days time. The NMPT was, therefore, vide our letter dated 29 May 2015 requested to immediately host the draft SOR along with the proposed Performance Standards in its website and give the designated email address of Port as well as TAMP for comments of relevant stakeholder / users with 15 days' time. The NMPT was also requested to communicate about the same to all the relevant users/stakeholders as per the list enclosed in the letter dated 29 May 2015 and also intimate this Authority when action is completed. The NMPT vide its letters dated 3 June 2015 and 22 June 2015 has confirmed that, the draft proposed SOR alongwith the proposed performance standards of NMPT has been uploaded in the Ports website on 1 June 2015, enabling port users / stakeholders to offer comments / remarks within 15 days.

6.2. The comments received from the concerned users / user organisations were forwarded from time to time to NMPT as feedback information. The NMPT vide its letter dated 5 August 2015 and 24 August 2015 has furnished its reply.

6.3. The MRPL while furnishing its comments had pointed out that the proposal uploaded by the NMPT on its website does not contain any detail considered by NMPT for arriving at the revised proposed rates and hence it was unable to furnish detailed observation / comments on the proposal. In this regard, the NMPT was requested vide our letter dated 3 July 2015 to share the details / workings of its proposal, sought by the MRPL as well as other user/ user organisations as well. The NMPT vide its letter dated 3 June 2015 has confirmed to have furnished details / ARR working and draft SOR to MRPL. The MRPL vide its letter dated 24 June 2015 has also confirmed receipt of required information from NMPT.

7.1. In the meanwhile, the NMPT vide its letter dated 26 May 2015 referring to meeting held by this Authority in Mumbai on 18 April 2015 with the officials of Major Ports, on the draft working Guidelines on the Tariff Policy 2015, has stated that in the meeting, it was suggested that contribution to the pension and one-time expenses like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of ex-gratia payment, etc., should be allowed to be taken in full instead of $1/5^{th}$, for calculation of Annual Revenue Requirement (ARR).

7.2. In this regard, it is relevant to state that the matter referred by the NMPT as well as few other Major Port Trusts on the same issue was referred to the Ministry of Shipping MOS vide our letter no.TAMP/21/2009-WS dated 9 June 2015 with request to modify the relevant Clause of the Tariff Policy 2015. The response of the MOS was not received till finalization of this case.

8.1. Subsequently, the NMPT vide its letter dated 29 June 2015 has sought clarification whether in view of deletion of Clauses no.9.5 and 9.6 flowing from the discussion in a review meeting taken by MOS on 11 June 2015 and 12 June 2015 with all Major Port Trusts, the proposal already submitted will need modification or otherwise.

8.2. In this regard, it is relevant to state that, d.o. letter no.TAMP/21/2009-WS dated 8 July 2015 from Member (Finance) was addressed to Joint Secretary (Ports) intimating about deletion of Clauses 9.5., 9.6., 10.9. and modification to Clause 10.1.2. of the Working Guidelines issued by this Authority which arose from the discussion in a review meeting taken by MOS on 11 June 2015 and 12 June 2015 with all Major Port Trusts. The MOS was requested to incorporate the decisions while drawing the minutes of the meeting to regularize the action taken by TAMP. The response of the MOS is awaited.

9. A joint hearing in this case was held on 31 August 2015 at the NMPT premises. The NMPT made a brief Power Point presentation of its proposal. At the joint hearing, the NMPT and the concerned users/ user organizations / prospective bidders have made their submissions.

10.1. As agreed at the joint hearing, the NMPT and the concerned users were requested vide our letters dated 7 September 2015 with subsequent reminder dated 18 September 2015 to take action on the following points arising out of joint hearing proceedings:

(i) Most of the users/ user associations objected the tariff increase proposed by NMPT. The NMPT to discuss the general revision proposal with users and examine possibility of moderating the increase proposed, as agreed at the joint hearing.

(ii) The Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS) has been allowed to furnish is comments by 10 September 2015 to TAMP and to NMPT. The port to furnish its response within three days thereafter.

(iii) Users were requested to furnish additional comments, if any, within seven days to TAMP and NMPT at the joint hearing. The NMPT to furnish its comments within three days from the receipt of the comments of the users.

10.2. With reference to first point of action referred above, the NMPT vide its letter dated 3 September 2015 has stated that, a comparative statement of rates prevailing at other major ports in its vicinity has been prepared, wherein the rates of NMPT are the lowest for the similar services. The same has been forwarded to the Port users for their perusal and information. Further, it has stated that its SOR is due for revision from 1 April 2015 and this Authority has earlier extended the validity of the existing SOR upto 30 September 2015 which was further extended upto 31 December 2015. NMPT has submitted its proposal to TAMP and uploaded the same in its website on 18 May 2015, giving sufficient time to the port users to offer their comments. However, even after 3 months, the port users are again allowed to raise issues on the proposal submitted by NMPT by giving further extension of time, which is against the time frame as spelt out in the Tariff Guidelines, 2015. This may lead to further extension of the existing SOR.

10.3. With reference to the third point of action referred above, the NMPT has subsequent to our reminder dated 18 September 2015 furnished its comments vide its letters dated 14 September 2015, 23 September 2015 and subsequent letter dated 30 September 2015 on the further comments made by Mangalore Steamer Agents Associations (MSAA), Mangalore Refinery and Petrochemicals Limited (MRPL), KIOCL Limited, The Shipping Corporation of India Limited (SCI), Association of New Mangalore Port Stevedores (ANMPS), M/s. Mangalore Chemicals & Fertilizers Limited (MCF) and M/s. Mangalore Customs House Agents Association (MCHAA).

11. On a preliminary scrutiny of the revised proposal of the NMPT dated 18 May 2015, the NMPT was requested vide our letter dated 13 October 2015 to furnish requisite information / revised proposal. This was followed by reminder dated 23 October 2015. The NMPT vide its emails dated 30 October 2015 has furnished its response to the information / clarification sought by us. Subsequently, NMPT vide its letter dated 9 December 2015 has furnished further clarification on few points. A summary of the information / clarification sought by us and reply furnished by NMPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information / clarifications sought by us	Reply furnished by NMPT
(1)	It is seen that the proposal formulated by NMPT is based on the Tariff Policy for Major Port Trusts, 2015 and the Working Guidelines issued by the TAMP vide its letter No. TAMP/21/2009-WS dated 30 January 2015 along with Cost formats. Subsequent to that, this Authority has notified revised Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy 2015 along with revised format on 15 May 2015 and issued a corrigendum on 2 July 2015 notified on 8 July 2015. The revised Working Guidelines and the corrigendum thereof were forwarded to all Major Port Trusts including NMPT vide our letter No. TAMP/ 21/2009-WS dated 29 May 2015 & 10 July 2015 respectively. The main modifications made in the revised Working Guidelines / revised format are highlighted as follows for ease of reference: (i) Entire Railway related expenses are admissible in the ARR computation. (ii) 3.82% indexation in ARR for the year 2015-16 is prescribed to arrive at the indexed ceiling ARR. (iii) The Note-2 under Form no.1 relating to adjustment of one-time expenses has also been modified. Since the above modification may have significant impact on the ARR as well as on the increase proposed in the existing SOR, the NMPT to make necessary modifications in the Cost Statements based on the revised Working guidelines and revised format circulated to all Major Port Trusts including NMPT vide letter no. TAMP/21/2009-WS dated 29 May 2015 and corrigendum dated 10 July 2015.	As directed by TAMP, the proposal is modified taking into consideration the revised working guidelines and revised format including the items (i), (ii) & (iii).
(2)	As per Clause 2.10 of Tariff Policy for Major Port Trust, 2015, tariff arrangement for captive berths/facility where a separate tariff arrangement is prescribed in the mutual agreement entered into by the port and the concerned user, will continue to be governed by the respective agreement. Tariff for captive berths/facilities not covered by specific agreement will continue to be stipulated by TAMP. NMPT has stated that the cargo handled, expenditure and revenue earned from two Captive Berths namely Kudremukh Iron Ore Company	

	Limited (KIOCL) & Udupi Power Corporation Ltd. (UPCL) are not taken into consideration in the current proposal. In this regard, the following points are to be clarified:	
(i)	Tariff of KIOCL is fixed by this Authority annually following the methodology decided in the Inter-Secretarial meeting held on 27 May 1992 between Secretary / Ministry of Surface Transport and the Secretary (Steel). However, as regards UPCL, please clarify the authorisation regarding the tariff arrangement.	(a) The tariff relating to KIOCL is being notified by TAMP for each year based on the cost statements submitted by NMPT after taking the consent of KIOCL. The same procedure will continue as per the earlier directions of TAMP. As the KIOCL is a captive berth, the income and expenditure relating thereto is excluded from the present General Scale of Rates. (b) As regards the clarification sought by TAMP relating to the captive berth given by NMPT to M/s. UPCL, it is stated that the arrangement is governed by the agreement prevailing between the NMPT & UPCL. A copy of which has already been sent by NMPT to TAMP vide e-mail dated 21.08.2015.
(ii)	Please confirm that expenditure, capital employed excluded / (to be) excluded with reference to KIOCL matches with the expenditure and capital employed considered for fixation of wharfage rate for iron ore pellets for the KIOCL for each of the year 2011-12 to 2013-14.	It is confirmed that expenditure and capital employed with respect to M/s.KOICL is excluded from the calculation of ARR in the present SoR and matches with the expenditure and capital employed considered for fixation of wharfage rate for iron ore pellets for M/s.KIOCL for each of the year 2011-12 to 2013-14 w.r.t. Berth No.8.
(iii)	Furnish the break-up of traffic, expenditure and capex relating to KIOCL and UPCL for each of the items which are excluded by NMPT in the current proposal. This information is being sought to ensure that these expenditure are captured by NMPT while fixing tariff for the respective captive berths.	A statement on the break-up details on M/s.KIOCL & M/s.UPCL is enclosed at Annexure I. As the present arrangement is in the PPP mode, the Port is not incurring any capital or revenue expenditure relating to captive berth allotted to M/s. UPCL W.r.t. Berth No.15.
3.	Annual Revenue Requirement (FORM NO. 1):	
(i)	Railway Related Expenses (Sl.No.2):	
	NMPT may make necessary modification in view of observation at point 1 (i) above regarding admissibility of entire Railway related expenses.	Modification on the proposal is carried out as directed by TAMP.
(ii)	4/5th of the One time expenses like arrears of wages /pension /gratuity/ exgratia Payment etc., & Contribution to the Pension Fund (Sl.No. 4 (iii) & (iv)) of Form-I:	--
(a)	The NMPT has excluded `1340.00 Lakhs in the year 2012-13 towards arrears of wages /pension /gratuity /ex-gratia etc., `3812 Lakhs, `3520 Lakhs & `2160 Lakhs are excluded by NMPT in the years 2011-12, 2012-13 & 2013-14 respectively towards contribution to the pension fund. Note 2 and 3 under Form-3 require the port to furnish a working reconciling the amount reported in the Audited Annual Accounts and the figures considered in the cost statement. The NMPT has not furnished requisite reconciliation working. Kindly provide the same.	(a) It is stated that the figures indicated in the proposal have already been reconciled and same is enclosed along with this letter. (Note 2 & 3) (b) The NMPT has subsequently, vide its letter dated 9 December 2015 stated that the Wage revision Charges arrears payment of Rs. 1675 lakhs has been made during December 2013, which has been included in the establishment part of the respective operation activity wise and hence not shown separately in the Audited Accounts report of 2013-2014. The NMPT has given working to show that 4/5 of Rs. 1675 lakhs i.e. Rs.1340 lakhs has been excluded in ARR computation.

(b)	As regards, Rs. 1340 lakhs excluded by the NMPT in the year 2012-13, please confirm it is in line with the Note. No. 2 prescribed in the revised cost format issued vide our letter dated 29 May 2015.	It is confirmed that the same is in line with the Note no.2 prescribed in the revised cost format issued vide TAMP letter dated 29.5.2015.
4.	Management & General Overheads (MGO) (Form -2 Sl.No.1):	
	The MGO at Rs. 4194.30 lakhs, Rs. 4435.14 lakhs and Rs. 5336.66 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14 respectively considered in Form-2 is not as per Audited Annual Accounts of the respective years. It is seen from the MGO reported in the Audited Annual Accounts, that the NMPT has reduced Medical expenses, CISF expenses and Pension payments and allocated it to the various other activities. Please explain the reasons for such adjustment.	The reasons for adjustment are as follows: a. Medical expenses - Medical expenses of the employees of the line departments is taken out of the O&M and it is reallocated to the operating expenditure of the concerned line activity, as it is a direct expenditure. b. CISF expenses- CISF expenses relates to the security deployed inside the Port and it is a direct expenditure. The CISF security expenditure is taken out of O&M and reallocated to the operating expenditure of the concerned activity. c. Pension payment-Pension payment of line employees being a direct expenditure, are taken out from O&M and reallocated to the operating expenditure of the concerned activity. d. The NMPT has subsequently vide its letter dated 9.12.2015 stated that, the Annexure IV (deficit statement) i.e., the estimate and Actuals of NMPT has been updated for the year 2014-15. The FMI for the year 2012-13, 2013-14 and 2014-2015 has been recognized, incorporated and enclosed.
5.	Working Capital (Form 1 Sl. No.7(vi) (c) and Form 4):	
	While considering one month cash expenses, it is seen from the excel working that the NMPT has excluded depreciation reported under management and general overheads to arrive at cash expenses. [i.e. (`23576.44 lakhs – Rs. 40.47 lakhs) / 12 = 1916.33 lakhs)]. The depreciation reported under cargo, vessel, estate and railway expenses may also be excluded as they are also non-cash expenses.	The entire depreciation, as it is a non-cash cost, is excluded in the modified proposal submitted now to TAMP, as per the TAMP's directions.
6.	Revenue estimation (Form -3):	
(i)	The current exchange rate is 1US$ = Rs. 66 as against 1US$ = Rs. 61.00 considered by NMPT in the revenue estimation of vessel related charges. The NMPT may consider to modify the revenue estimation of vessel related charges based on the prevailing exchange rate.	The proposal has been modified as directed by TAMP by adopting Rs. 66/- as conversion rate for US$.
(ii)	The MOS has recently vide its letter No.8/(15)2015-TAMP dated 17 September 2015 issued a direction to this Authority partially modifying the coastal concession policy issued by the then Ministry of Shipping, Road Transport & Highways (MSRTH) in January 2005. As per the said direction of the MOS, vessel related charges for coastal vessel should take into account the exchange rate fluctuation of the Indian Rupee vs the US$ so that vessel related charges for all coastal vessels do not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels and these charges will be collected in Indian Rupees at the applicable exchange rate. Also, as regards container related charges dominated in US$ for foreign containers, the tariff for coastal	The content has been noted. In this respect, it is stated that the Vessel related charges for coastal vessels and storage charges of containers for coastal cargo indicated in the proposal of NMPT is much less than the 60% tariff fixed by the Ministry. Hence, it will not necessitate any change in the proposal earlier submitted to TAMP. Hence, this portion of item is retained as such without any change.

	container shall not exceed 60% of the corresponding charges applicable for other foreign containers and these charges will be collected in Indian Rupees at the applicable exchange rate. Based on the direction of the MOS for immediate prescription of rates for coastal vessel and coastal container, the Competent Authority has passed an Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 5 October 2015 which is in the process of gazette notification and will shortly be communicated to all the Major Port Trusts including NMPT and concerned BOT operators for implementation. Since this will have an impact on the revenue estimation as well as on the proposed tariff, the NMPT is requested to make necessary modification in form – 3 as well as the proposed Scale of Rates on receipt of the letter from this Authority in this regard.	
(iii)	The NMPT was requested vide our letter dated 31 March 2015 to estimate revenue for all the tariff items which are not covered in the form-3. The NMPT has, however, still not estimated the revenue for items listed at serial no 12 (a) to (s) under "Assumptions" in its proposed citing lack of availability of details. In this context it is relevant to state that the revenue estimated by NMPT in Form-3 (which does not cover revenue from the few items) is seen to meet the estimated ARR of Rs. 33,552.22 lakhs / annum. The revenue likely to accrue to NMPT from the tariff items not covered by NMPT in the revenue estimation in form – 3 will be thus over and above estimated ARR of Rs. 3,552.22 lakhs which is a ceiling ARR as per clause 8.1 of the Tariff Policy 2015. The NMPT is, therefore, to capture the revenue estimates from the tariff items not included by it or alternatively leave some revenue of the estimated ARR uncovered so that the total revenue likely to be collected from all tariff items does not cross the ceiling ARR to meet the said stipulation in the Tariff Policy 2015.	The observation made by TAMP in item No.6 (iii) is not factual. In the proposal earlier submitted by NMPT, ARR works out to Rs.33,984 lakhs/annum and not Rs. 33,552.22 lakhs per annum as observed by TAMP. In the modified proposal, the revised ARR works out to Rs. 35,313 lakhs / annum. Further the increase to be made to the prevailing SOR rates is now proposed at 33%. Accordingly, the Revenue estimation is projected to Rs. 34,728 lakhs / annum leaving the cushion of Rs. 585 lakhs / annum. The stand of the Port is that the Port is not in a position to estimate the revenue to be generated from the items mentioned at Serial No.12 (a) to (s) under "Assumptions" and also it is very difficult to forecast the traffic likely to be handled during each financial year as no commitments has been given by the Port Users. The rates for new items proposed is based on the rates prescribed for similar items in the same category. The new cargo notification being asked for is to enable the Port to charge notified rates without again coming to TAMP for permission. In this context, certain other new cargo has also been identified which the Port may handle during the said tariff cycle. The statement of assumption at Serial No.12 (a) to (s) will continue to hold good. It is felt that un-utilized ARR / Cushion of Rs. 585 lakhs is sufficient to cover the items listed at Serial no.12 (a) to (s) under "Assumptions".
(iv)	Apart from the items listed in Sr. No.12 in the Assumptions, it is seen that the NMPT has proposed the following new tariff items/ conditionalities:	
(a)	Levy of port dues and pilotage for coast guard, naval and other Govt. vessels as per rate applicable to other ships / Steamers. [Note (8) & 1(b), Clause 2.1 & 2.2 in Chapter -II]	As per the Major Port Trusts Act, the Port is not permitted to give any services free of charge. The Coastguard vessel/Naval Vessels were using the Port related services and no tariff was notified for the same. To cover this lacuna, the same bas been included in the conditionalities, so that the

		charges/rates as applicable to other ships / steamers will apply for Coast guard vessel / Naval vessels also.
(b)	Levy of `16.56 per hour if service boat remains in port area though not berthed. [Clause 2.4.2 (vii)(d) in Chapter -II]	In the existing Scale of Rates, there was no provision to charge for service boat. In order to cover this lacuna, in the present proposal this new conditionality has been inserted.
(c)	Wharfage Charge for new cargo items.	The explanation given at point No.6 (iii) may be referred to.
(d)	Rates of embarkation and dis-embarkment of passenger from cruise vessel. (Chapter III Clause 3.3)	In the existing notified Scale of Rates, there are no rates notified for (d), (e) & (f). As the Major Port Trusts Act does not allow the Port to provide any services free of charge, a token rate has been proposed for (d), (e) & (f). Further, it is stated that the rates now proposed are very nominal and is very low when compared to the similar services charged by neighboring Ports like Cochin Port Trust, Murmugoa Port Trust and Jawaharlal Nehru Port Trust.
(e)	Dwell time charges for motor vehicle / equipment. (Chapter- V Clause 5.3)	
(f)	Charges for parking barge. (Item No.VI under Miscellaneous Schedule 6.9)	
(g)	Deletion of some of the tariff items in the existing SOR under Chapter – III Schedule 3.2. Sl. No. 6(d), Chapter VI Schedule no.6.6 Sr.No.(1), Schedule no.6.7 Sl. No. 1, 2, 5 and 6 along with some notes. Clause 2.12. of the revised Working Guidelines issued by TAMP stipulates that if new condition is introduced or if existing condition is modified due to operational or contingency, the port may prescribe such modification with reasons therefor and capture the financial / revenue impact in the ARR. NMPT has, however, not furnished any reasons for the above mentioned modification nor captured its impact in the revenue estimation. The NMPT, therefore, to furnish the reasons for the modifications / insertions / deletions from the existing SOR. Furnish the basis adopted for the tariff proposed for new items. Also, capture effects of all the new items in the revenue estimations in Form - 3.	The items pointed out by TAMP in the existing Scale of Rates are considered redundant and no more required by the Port. Hence the same has been removed from the proposed Scale of Rates. It is not possible by the Port to forecast the financial implication of the above. It is to state that the rates now proposed are token and is much less than the rates prevailing for the same in the Ports near NMPT vicinity. As already indicated at Item No.6 (iii), the uncovered ARR / cushion of Rs. 585 lakhs will take care of this uncovered items and hence the revenue implication are not indicated in Form no.3.
(v)	As far as the SPM operation is concerned, the revenue estimation by NMPT from pilotage fee, tug hire charges for pull back operations, and cancellation / detention charges are not as per the rates approved by this Authority vide Order No. TAMP/17/2014 dated 2 July 2015. The said Order at para 16 (vii) (b) (xii) states that the rates approved will have validity which will be coterminus with the general revision of the SOR (to be) revised. The NMPT to, therefore, suitably modify the revenue estimation in the Form – 3 for SPM operations based on the rates approved by this Authority for the above tariff items in the said Order.	The earlier proposal had been submitted before the TAMP notified the final rates for SPM. As directed by TAMP, the final rates notified has been incorporated in the modified proposal.
(vi) (a)	The NMPT has stated that traffic figures based on 2014-15 actuals are considered for revenue estimation excluding the traffic of KIOCL & UPCL. The NMPT to furnish 2014-15 Audited Annual Accounts along with Administrative Report.	The Audited Annual Accounts along with the Administrative Report of 2014-2015 is enclosed herewith as requested by TAMP. NMPT has already confirmed that the actual traffic and GRT handled during 2014-2015 matches with Form 3 vide point (iv) in letter of even no. dated 18.05.2015. The reconciliation of the same is furnished.
(b)	In our letter of even no. dated 31 March 2015 at para 2 (iv)(b) & (c) the NMPT was requested to furnished the following.	
	(i). In Form 3, please furnish the total of the cargo traffic (in tons) considered for revenue estimation from cargo	

	handling charge. Also, confirm that the total traffic considered in this form matches with the actual total traffic handled by the port for the year 2014-15. In case, traffic of any captive cargo berth like KIOCL is excluded as the tariff for such cargo is determined separately, then the same should be shown separately. In short, if the actual total traffic handled by the port should be reconciled with traffic considered for revenue estimation giving reasons for such adjustments done.	
	(ii). Likewise, in Form 3, please furnish the total GRT of vessels considered for revenue estimation of vessel related charges (in GRT).Also, confirm that the total GRT of vessel so considered in this form matches with the actual total GRT of the vessel handled by the port for the year 2014-15.	
	The NMPT has however, not furnished requisite information Hence the said point is reiterated.	
7.	Scale of Rates:	
(i)	The NMPT has proposed 25% increase for all the tariff items. However, for port dues, the increase proposed by NMPT is 132.17% and for marshalling yard charges it is 100%. The NMPT is requested to seriously explore the possibility of moderating the increase proposed in these two tariff items which are higher than the general increase proposed in the other items.	It is to state that in the modified proposal, the increase proposed is 33% as against 25% in the earlier proposal. As regards increase in the rates of Port dues are concerned, 132.17% increase over the notified SOR is arrived as per the costing done for the New Mangalore Port Trust and submitted with the proposal for fixation of tariff for SPM operations. The same is again enclosed. In this connection, the reason for higher increase proposed is that the rates for the Port dues had not been revised for 5 tariff cycles i.e. 15 years. Further, even after the increase in the rates now proposed, the rates will be much lower than the prevailing rates for Port dues in the vicinity viz., Cochin Port Trust, Murmagoa Port Trust, JNPT. This has been transparently stated in the assumption point no. A. For Marshalling Yard, the rates are revised in the proposal and the Port is asking for increase of 100% as the rates have not been revised for the last 20 years. The same has also been transparently indicated in the assumption point no. 11.
(ii)	(a). This Authority in Para 15 (xxiii) (a) of last general revision Order dated 6 January 2012 had advised NMPT to prescribe wharfage rate on per unit basis instead of ad- valorem charges based on the stipulation in Clause 4.2.2 of the Tariff Guidelines of 2005. In the said Order this Authority while allowing to continue with advalorem wharfage rate on few items had also categorically brought out that in the next tariff revision exercise it will be deleted automatically, if the port does not come up with specific unit based rate. Clause 2.10 of Working Guidelines issued by this Authority to operationalize the Tariff Policy 2015, also stipulates that the while drawing up the SOR, Major Port Trusts shall as far as possible do away with advalorem wharfage rate if any, in the existing SOR of the concerned Major Port Trusts and determine specific wharfage rate in these cases taking into consideration special care to be taken for handling this cargo or a market determined tariff. The NMPT has however, despite our advice in the last	The observations made by TAMP that the advalorern rate if any should be phased out is noted. In the revised proposal the advalorem rates are continued to be retained as the Port is not in a position to identify the correct rate based on weight/unit as suggested by TAMP / MoS. In this respect the Tariff Policy 2015 guidelines clause no. 2.10 is relied upon by the Port. The same quotes as "while drawing Up the SoR, Major Port Trusts shall as for as possible do away with advalorem rate if any in the existing SoR of the concerned Major Port Trust.....". In view of the facts stated above, in the present proposal, the advalorem rates proposed in Chapter III sub heading 3.1 Break Bulk Cargo is retained, However, attempts will be made to phase out the advalorem rate by the time the proposal

	Order and stipulation in the Working Guidelines in the instant proposal continued with the existing tariff arrangement of levy of advalorem rate for break bulk cargo. The MOS in its recent letter dated 15 July 2015 has advised TAMP that the advalorem wharfage rate should be phased out. Wharfage rate should be fixed on per unit basis. The NMPT is, therefore, advised to propose wharfage rate for break bulk cargo based on weight or volume of cargo with reference to cost of handling the relevant cargo in line with the advice rendered in the last tariff Order, in line with the advice rendered by the MOS and in compliance with the tariff guidelines. If not done, wharfage rates proposed on advalorem basis may have to be deleted from the existing SOR in line with the decision in the last tariff order.	for the next tariff cycle is submitted. [Subsequently, NMPT vide its letter dated 9 December 2015 has clarified that it has requested to maintain the advalorem rate for the commodities detailed under 3.1. Break Bulk cargo of the Chapter III – Schedule of Wharfage Charges. Since TAMP has insisted to do way with advalorem rate and charge commodities based on per ton / per CUM basis, either by adopting rates from other Major Ports or by way of costing, NMPT proposes to adopt rates charged by other Major Ports, which may be included under 3.2. Bulk cargo of the Chapter III – Schedule of Wharfage charges as per Annexure V enclosed. The modification proposed in the SOR from advalorem wharfage rate to per tonne rate in Schedule 3.2. Bulk Cargo is brought out in subsequent paragraph.]
(iii)	Chapter VII-Levy for supply of Cargo Handling worker from Registered Cargo Handling Labour Wing (RCHW) for Cargo Handling Operations:	
	(a). Explain the basis of arriving at Levy for supply of Cargo Handling workers from Registered Cargo Handling Labour Wing for Cargo Handling Operations for new class at Sr. Nos. 30 to 44 in the proposed SOR.	The rates for new items proposed is based on the rates prescribed for similar items in the same category. The new cargo notification being asked for is to enable the Port to charge notified rates without again coming to TAMP for permission.
	(b) Revenue estimation does not include revenue from these new items which may be captured in Form-3.	The Port is not in a position to forecast the quantity likely to be handled per annum for the new cargo, The levy for supply of cargo handling workers for the new cargo is based on the rates prescribed for similar items in the same category. As already indicated at Item No.6 (iii) & 6 (iv) (g), the uncovered ARR / cushion of Rs. 585 lakhs will take care of this uncovered items and hence the revenue implication are not indicated in Form 3.
8.	Adjustment of Additional surplus:	
	The reply furnished by NMPT to the information sought at para 2 (iv) of our letter dated 31 March 2015 is not addressed satisfactorily. As stated in the said letter the NMPT to assess the additional surplus as required under clause 4.1 of the said Tariff Policy from the date of implementation of the last tariff revision Order till date and furnish the same to us for information.	The observation made by TAMP is noted. In this respect, a detailed self-explanatory statement is enclosed along with this letter as Annexure IV, which will clarify the position.
9.	Performance standard:	
	The NMPT has proposed performance standards in Form-5. Clause 3.2. of the Tariff Policy 2015 stipulates that the indexation of SOR as provided in Clause 2.8 will be subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. The NMPT to, therefore, incorporate a suitable clause in the SOR on indexation in line with the provision stipulated in clause 3.2.	The Performance Standard in Form No.5 is now forming part of the modified proposal as directed by TAMP. NMPT has taken all due care to incorporate the modifications, as suggested by TAMP and thereby is eligible to claim the ceiling Indexed Annual. Revenue Requirement (ARR) of Rs. 35,313 lakhs / annum, as per Tariff Policy 2015 guidelines. Against this, NMPT has estimated the revenue at Form 3 to a tune of Rs. 34.728.08 lakhs / annum leaving an uncovered ARR / cushion of Rs. 584.92 lakhs / annum.

12. While furnishing additional information / clarification, the NMPT vide its email dated 30 October 2015 has also furnished revised computation of ARR, revised proposed SOR and revised estimation of revenue at the proposed rate in view of revised estimation of ARR. The main modifications made by the NMPT in the revised proposal dated 30 October 2015 is given below:

(i) Modification is done in Form-2 relating to the Management and General Overheads admissible in the ARR subject to a cap of 25% of aggregate of operating expenditure and depreciation. Consequent to this, the management and general overheads considered for exclusion in the year 2013-14 at Rs. 221.66 lakhs in the original proposal is modified to Rs. 502.13 lakhs in the revised proposal.

(ii) Further, there is some minor modification in the capital employed figure as on 31 March 2013 owing to modification in the net fixed assets related to Estate Activity excluded. The modified capital employed considered in the ARR computation for the purpose of allowing 16% ROCE is Rs. 65,778.90 lakhs as against Rs. 65,955.92 lakhs estimated in its original proposal.

(iii) As per the revised computation of ARR, the revised ARR is Rs. 35,313 lakhs for the year 2015-16 as against Rs. 33,552 lakhs arrived by NMPT in its May 2015 proposal.

(iv) A summary of revised ARR computation furnished by NMPT is tabulated below:

(Rs. in lakhs)

Sl. No.	Description	Y1 (2011-12)	Y2 (2012-2013)	Y3 (2013-2014)
(1)	**Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)**	26,586.10	27,981.89	27,979.29
(2) (a)	**Less Adjustments:**			
(i)	Estate related expenses	979.04	1070.98	1142.05
(ii)	**Interest on loans**	0.78	-	-
(iii)	**4/5th of Onetime expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)**			
	(a).WRC Arrears	-	1,340.00	-
(iv)	**4/5th of the Contribution to the Pension Fund**	3,812.00	3,520.00	2,160.00
(v)	**Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation**	-	-	502.13
(vi)	**Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.**	1,145.52	1,145.70	1,038.99
	Total adjustments	**5937.34**	**7076.68**	**4843.17**
(3)	**Total Expenditure after Total Adjustments (3 =2-1)**	**20,648.76**	**20,905.21**	**23,136.12**
(4)	Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3	21,563.36		
(5)	**Capital Employed**			
	(i) Net Fixed Assets as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)	61,480.49		
	(ii) Add : Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)	7,153.06		
	(iii) Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts.	3,431.27		
	(iv) Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2014 as per Audited Accounts.	-		
	(v) Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2014 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.	2,538.29		

	(vi). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines	3,114.91
	(vii) Total Capital Employed	65,778.90
(6)	**Return on Capital Employed 16% on Sl. No. 5(vii)**	10,525.00
(7)	**Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2014 [(4)+ (6)]**	32,088.36
(8)	**Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 (6%)**	**34,014.00**
(9)	**Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 (3.82%)**	**35,313.00**
(10)	**Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)**	**35,313.00**
(11)	**Revenue estimation at the proposed SOR which is within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No. 10 above.**	**34,728.08**

(v) (a) The NMPT has furnished detailed working of revenue estimation in Form 3 considering the proposed tariff for the actual traffic handled by NMPT for the year 2014-15.

(b) For estimating the revenue from vessel related service denominated in US$, the NMPT has considered exchange rate of 1US$ = Rs. 66.00 as against 1US$ = Rs. 61.00 considered by it earlier.

(c) As per the said form, the total revenue estimated by NMPT at the proposed tariff for the actual traffic handled by NMPT in 2014-15 from Cargo, Vessel, Miscellaneous charges, levy for supply of cargo handling worker from Registered Cargo Handling Labour Wing is Rs. 34,728 lakhs at the proposed tariff as against ARR of Rs. 35,313 lakhs arrived by NMPT. The port has stated that the balance revenue of Rs. 585 lakhs (i.e. Rs. 35,313lakhs – Rs. 34,728lakhs) is left uncovered towards the revenue from a few tariff items as discussed earlier for which port could not estimate revenue for reasons brought out in the reply furnished by NMPT to the additional information / clarification sought by us.

(vi) The NMPT has not proposed any modification in the proposed SOR filed in October 2015 except for the increase proposed at 33% across the board instead of 25% increase proposed in the May 2015 proposal. Increase proposed in Port Dues, Marshalling yard charges, however, is, on the level proposed in May 2015 proposal.

(vii) As stated earlier, the NMPT vide its letter dated 9 December 2015 has proposed on wharfage rate for Break Bulk Cargo on per tonne basis as against advalorem wharfage rate proposed by it in its May 2015 proposal.

The existing advalorem wharfage rate vis-à-vis the proposed per tonne rate proposed by NMPT is given below:

Sl. No.	Description of Cargo	Existing rate on advalorem basis		Proposed rate in October 2015 proposal.		Proposed rate in 09.12.15 proposal (in Rs. / tonne) except Sr. No. 3		Rate adopted from (as given by NMPT)
		F	C	F	C	F	C	
1	Spices (cardamom, ginger, turmeric, coriander seed, pepper, chillies etc.)	0.015%	0.009%	0.020%	0.012%	50.77	30.46	Chennai Port
2	Fish dried, fresh, salted preserved or frozen prawns, frog legs and lobsters preserved or frozen	0.059%	0.036%	0.078%	0.048%	38.58	23.14	Chennai Port
3	Yarn, cotton and wool raw, waste or manufactured staple fibre	0.059%	0.036%	0.078%	0.048%	121.68/CBM	73.00/CBM	Chennai Port
4	Areca nuts, beedi leaves and beedies, coffee instant coffee essence or powder, magnasite illuminates monazite bauxite rutile sand, sandal wood logs, and product, Tea, Coffee/ Coffee husk, tobacco	0.074%	0.044%	0.098%	0.059%	50.00	30.00	Cochin Port

5	Asphalt, Bitumen	0.237%	0.142%	0.315%	0.189%	81.65	48.99	Kolkatta Port
6	Plant & Machinery (in Knock Down Conditions or otherwise) (in tonnes)	`96.20	`57.72	0.370%	0.223%	127.95	76.77	Existing rate increased by 33%
7	Vehicle / equipments imported / exported through the Port	--	--	0.61%	0.37%	3000	1800	Cochin Port
8	Over Dimensional Cargo	0.296%	0.178%	0.394%	0.237%	875.00	525.00	JNPT

(iv) **Performance Standards:**

The Performance Standards are proposed to be retained as proposed in its earlier revised proposal dated 18 May 2015 and hence not reiterated here.

13. The NMPT vide its earlier letter dated 25 November 2015 has furnished certified copy of Annual Revenue Requirement (ARR) under Form 1 and Revenue estimation at the proposed rate in Form 3, which was already furnished vide NMPT letter dated 30 October 2015.

14. The NMPT vide its e-mail dated 06 January 2016 has requested to consider the following points:

(i) The Single Point Mooring (SPM) Facility was commissioned w.e.f. 29 August 2013 and at that time no prevailing rates were available in the SOR of NMPT for SPM facilities.

(ii) NMPT vide its letter of even number dated 02 April 2014, enclosed the consent letter of M/s. MRPL dated 25 March 2014 conveying the acceptance of Cochin Port Trust SPM rate in totality.

(iii) This Authority passed an interim Order vide No.TAMP/17/2014-NMPT dated 20 May 2014 by partially adopting Cochin Port Trust rates with retrospective effect from 29 August 2013.

(iv) NMPT had filed a proposal dated 14 March 2014 for fixation of final rates for SPM operations along with detailed cost calculations as also the clarifications sought by this Authority from time to time.

(v) The Authority has passed final Order on the SPM rates vide TAMP Order No.TAMP/17/2014-NMPT dated 27/28 July 2015, prospectively. While passing the final Order TAMP has noted under Clause 16 (xii) that NMPT has already filed a proposal for revision of its Scale of Rates under Tariff Policy, 2015 and once approved the validity of the rates approved for SPM operation are made co-terminus with the validity of the general scale of rates to be revised by TAMP.

(vi) This Authority vide its letter No.TAMP/22/2015-NMPT dated 13 October 2015 have requested to modify the proposal of NMPT's revision of Scale of Rates by adopting the indexation for the ARR requirement and submit modified proposal for revision of Scale of Rates. In this context, it is submitted that the indexation will be equally applicable for the fixation of final rate of SPM also, since the proposal submitted to TAMP was based on 2012-2013 actual. The Authority is, therefore, requested to pass modified order by indexing the fixation of final rate for SPM by 6% for the year 2014-2015 and again by 3.82% for the year 2015-2016.

15. The NMPT vide its email dated 14 January 2016 and 6 February 2016 has also furnished revised computation of ARR, revised proposed SOR duly taking into consideration the amendment to coastal concession policy notified by this Authority vide Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 5 October 2015. The revised revenue estimates is duly certified by the practicing Chartered Accountant and Finance and Chief Accounts Officer. The main modifications made by the NMPT in the revised proposal dated 14 January 2016 and the submissions made by the NMPT are given below:

(i) As notified by the Authority vide its Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 3 December 2015, NMPT has incorporated in the general conditions of its SOR the amendment to the provisions prescribed in the common adoption Order on the levy of concessional charges for coastal cargo/container.

(ii) Consequent to this modification the increase in port dues for coastal vessel proposed by NMPT works out to 467% increase instead of 425% increase proposed in its proposal dated 30 October 2015. The increase in other vessel related charges for coastal vessel is in the range of 95% to 97% instead of 33% increase proposed by it earlier consequent to proposing the vessel related charges for coastal vessel

applying the prevailing exchange rate on the proposed rate for foreign going vessel and 60% thereof as per the recent modification in the coastal concession policy issued by the MOS. The estimated revenue requirement in Form-3 is accordingly revised to Rs.35,091.99 lakhs / annum as against Rs. 34,728.08 lakhs / annum estimated by NMPT in its proposal of October 2015. There is no change in the indexed ceiling ARR estimated by NMPT at Rs. 35,313 lakhs / annum. As per the revised revenue estimation in Form-3, the ARR left uncovered is Rs. 212.01 lakhs / annum (i.e. Rs. 35,313 – Rs. 34,728.08) instead of Rs. 585 lakhs / annum estimated in October 2015 proposal. Apart from the above, the port has not made any other modification.

(iii) Further, it is pertinent to mention here that though NMPT has sought rate for various services notified by the Authority, as the ceiling rate, NMPT is charging its users much less by way of rebate. One such instance is that allowing rebate of 25% on the applicable port charges compromising Port Dues and berth hire charges of Feeder line vessels. NMPT is providing this rebate from 2004-2005 onwards by obtaining approval from the NMPT Board which is extended by every six months to till date. Hence, it is felt that un-utilized ARR of Rs. 221.01 lakhs is sufficient to cover revenue for the items listed at para 4.2. (ii) (b) of this agenda note.

(iv) The NMPT has not proposed any modification in the proposed SOR filed in January 2016 except for the general conditions (v) (a) and (b) which are prescribed as approved in the common adoption Order dated 5 October 2015. Further, the provisions relating to criteria for concession of foreign going vessel to coastal vessel and applicable charges as approved vide Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 3 December 2015 are also stated to have been incorporated in prescribed proposed SOR.

(v) As regards, the vessel related charges for coastal vessel, the NMPT has proposed the note stating that *"Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign-going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation"* as approved in Order dated 5 October 2015.

(vi) **Performance Standards:**
The Performance Standards are proposed to be retained as proposed in its earlier revised proposal dated 18 May 2015 and hence not reiterated here.

16.1. When the case was in the advanced stage of finalization, it was observed that the revenue estimate in respect of Vessel Related Charges (VRC) from captive berths of Kudremukh Iron Ore Company Ltd. (KIOCL) and Udupi Power Corporation Ltd. (UPCL) are not captured by the NMPT in the revenue estimates in Form-3. When the revenue estimates as furnished by the NMPT were corrected to capture the vessel related revenue from these two captive berths as the port collects vessel related charges for these two captive berth as per the Scale of Rates of the port, it was observed that the revenue estimates worked out to 36489.94 at the tariff level proposed by the port which exceeded the ARR estimated by the port. The port was, therefore, vide our email dated 28 January 2016 requested to propose suitable reduction in the proposed tariff so that the revenue estimate and cushion left for uncovered tariff items is well within the ARR and send the revised Form-1, Form-3 and Revised SOR accordingly duly certified by the Chartered Accountant.

16.2. The NMPT has responded vide its letter dated 28 January 2016. The submissions of the port are summarized below to the extent found relevant:

(i) In the Tariff Policy 2015, Clause No.2.2(v) states "all expenses (viz., operating expenses, depreciation, allocated management and general overheads, allocated Finance and Miscellaneous expenses) and all such expenses which are relevant for captive berths irrespective of whether there is a mutually agreed tariff arrangements between the port and the concerned user or not, are to be excluded. In this context, based on the plain reading of the clause and also as per the Matching Concept under GAAP, NMPT has not only excluded the expenditure part of the captive berths. But also excluded the corresponding revenue for the captive berths. Moreover, the "assumption" submitted along with the proposal, which is also based on the above concept, NMPT has clearly mentioned that as per the Tariff Policy 2015, the Cargoes handled and revenue earned from the Captive Berths have not been taken into consideration.

(ii) The port is not in agreement with the interpretation made in the letter 28 January 2016 for inclusion of vessel related revenue from captive berths in the revenue estimates.

(iii) Port has reiterated that the Port dues have not been revised for 15 years (5 Tariff cycles). Based on the costing done at the time of SPM proposal, submitted to the Authority, the port dues has been revised accordingly. Similarly, VRC have not been revised for the past 2 tariff cycles and the rate for Marshalling Yard usage charges were last revised during the year 1995 and has since not been revised for past 20 years.

(iv) The NMPT has, therefore, requested the Authority to retain the proposal submitted by the NMPT, consider and notify the proposed tariff to which the port is entitled to as per Tariff Policy, 2015.

17. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in.

18. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following points emerges:

(i) The Scale of Rates (SOR) of New Mangalore Port Trust (NMPT) was last revised by this Authority in January 2012. The validity of the SOR of NMPT approved by this Authority vide its Order dated 6 January 2012 is till 31 March 2015. The NMPT, therefore, filed its proposal for general revision of its SOR following Tariff Policy, 2015 effective from 13 January 2015. Clause 1.5. of the Tariff Policy, 2015 mandated this Authority to issue Working Guidelines in consultation with all the Major Port Trusts to operationalize the Tariff Policy. Accordingly, a draft of the Working Guidelines was circulated by letter dated 30 January 2015 to all the Major Port Trusts and a consultation meeting was organized on 18 April 2015 at the office of this Authority. The Working Guidelines was notified on 4 June 2015 vide Gazette No.207. when the NMPT filed its proposal, the Working Guidelines was in formulation stage.

The NMPT filed the original proposal in March 2015 under the Tariff Policy 2015 wherein it had sought, 132% increase in port dues for foreign going vessel, 100% increase in charges for marshalling yard and 18% increase in all the tariff items. Consequent to the meeting convened by this Authority with all the Major Port Trusts on draft Working Guidelines in pursuance of Clause 1.5. of the Tariff Policy 2015, the port filed a revised proposal dated 18 May 2015. Subsequently, the NMPT while furnishing information/ clarification sought by us has filed revised proposal vide its letter dated 30 October 2015. In the revised proposal, the increase proposed by NMPT is 33% as against 25% increase sought in its May 2015. The increase in the rates of Port dues and charges for marshalling yard was retained as proposed in its original proposal.

In the 13 October 2015 letter, as brought out in Para 11 at Sl. No. 7(ii) referring to advise rendered in the earlier Orders passed by this Authority, and reference to Clause 2.10 of Working Guidelines issued by this Authority to operationalize the Tariff Policy 2015, and also the MOS letter dated 15 July 2015, the NMPT was specifically requested to propose wharfage rate for break bulk cargo on weight or volume of cargo with reference to cost of handling the relevant cargo instead of the proposed wharfage rate on advalorem basis. The NMPT in its October 2015 proposal, however, proposed to continue with advalorem wharfage rate for break bulk cargo. Subsequently, the NMPT vide its letter dated 9 December 2015 proposed per tonne wharfage rate and considered its impact in the revenue estimation.

It is also relevant to state here that in our letter dated 13 October 2015 as brought out in para 11 at Sl. No. 6(ii), while seeking additional information from the port, reference was drawn to the MOS letter dated 17 September 2015 issuing a direction to this Authority partially modifying the coastal concession policy issued by the (then) Ministry of Shipping, Road Transport & Highways (MSRTH) in January 2005. Based on the direction of the MOS for immediate prescription of rates for coastal vessel and coastal container, this Authority has passed an Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 5 October 2015 which was also communicated to all the Major Port Trusts including NMPT and concerned BOT operators for implementation. As per the said Order notified by this Authority based on the direction of the MOS, vessel related charges denominated in US$ should take into account the exchange rate fluctuation of the Indian Rupee vs the US$ for levy of concessional charges for coastal vessels so that vessel related charges for all coastal vessels do not exceed 60% of the corresponding charges and these charges will be collected in Indian Rupees at the applicable exchange rate. Similar treatment is to be given to container related charges dominated in US$ for foreign containers. Since this will have an impact on the revenue estimation as well as on the proposed tariff, the NMPT was specifically requested vide our letter dated 13 October 2015 to make necessary modification in the revenue estimates as well as the proposed Scale of Rates. The NMPT did not carry out this exercise while furnishing its revised proposal dated 30 October 2015. It is only vide its letter dated 14 January 2016 the NMPT has modified the proposed Scale of Rates as regards vessel related charges for coastal vessel and container storage charges for coastal container whose counterpart is denominated in US$.

The final revised proposal filed by NMPT vide its letter dated 14 January 2016, along with submissions made by the port during the processing of the case are considered in this analysis.

(ii) Clause 2.1 of the Tariff Policy 2015 requires each Major Port Trusts to assess the Annual Revenue Requirement (ARR) which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Accounts of the three years 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) subject to certain exclusions as prescribed in Cause 2.2. of the Tariff Policy 2015 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31st March 2014, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost and Management Accountant.

The NMPT has assessed the Annual Revenue Requirement (ARR) based on Audited Annual Accounts for three years i.e. 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) duly certified by a practicing Chartered Accountant. As stipulated in Clause 2.2 of Tariff Policy 2015 and Clause 2.2. of Working Guidelines, the NMPT has excluded the expenses not admissible in ARR computation for arriving at the Average annual expenses for the year 2011-12, 2012-13 and 2013-14. The following adjustment done by NMPT in line with provisions prescribed in Clause 2.2. of Tariff Policy 2015 and Clause 2.2. of Working Guidelines are brought out for specific mention:

(a) The NMPT has excluded expenses related to estate activity and interest on loan as per Clause 2.2. (i) and (ii) of the Tariff Policy, 2015 and Working Guidelines notified by this Authority.

(b) As per Clause 2.2(iii) of Tariff Policy 2015 and the Working Guidelines, 1/5 of one-time expenses like arrears of wages, pension/ gratuity, ex-gratia payments arising out of wage revision etc. are to be included in the Annual Revenue Requirement (ARR). Likewise, $1/5^{th}$ of the Contribution to Pension Fund are to be included for the calculation of ARR. This means $4/5^{th}$ of the above mentioned expenses are to be excluded in the ARR computation.

NMPT has excluded Rs. 1,340 lakhs in the year 2012-13 towards arrears of wages, being 4/5 of the wage revision arrears of Rs. 1,675 lakhs reported in the year 2014-15. This is supported with working by NMPT and hence considered.

The NMPT has excluded Rs. 3,812 lakhs, Rs. 3,520 lakhs and Rs. 2,160 lakhs in the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively being $4/5^{th}$ of the contribution to the pension fund reported in the Annual Accounts of the corresponding years. The above adjustment done by NMPT is in line with Tariff Policy, 2015 and is supported with working and hence considered.

(c) As per Clause 2.2. (iv) of Tariff Policy 2015 and Clause 2.2. (iv) of the Working Guidelines, Management and General Administration Overheads subject to a cap of 25% of aggregate of the operating expenditure and depreciation is only to be considered in the ARR calculation.

The Management and General Administration Overheads (MGAO) reported in the Audited Annual Accounts is Rs. 5,474.81 lakhs, Rs. 5802.18 lakhs and Rs. 7065.75 lakhs for years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively. As against that, the NMPT has considered MGAO in Form-2 at Rs. 4,240.20 lakhs, Rs. 4,468.30 lakhs and Rs. 5,377.13 lakhs respectively for the corresponding period to assess whether the MGAO is within the cap of 25% of operating expense and depreciation. The NMPT has reconciled the MGAO considered in Form-2 with the figures reported in the Audited Annual Accounts for each of the years. The Port has clarified that the Medical expenses of employees, CISF & Pension payments which are reported in MGAO in the Audited Annual Accounts are direct expenses attributable to cargo, vessel, railway and estate related activities. Hence, these nature of expenses reported under MGO has been reallocated to concerned relevant activities. In views of clarification furnished by the port and recognizing that the ARR computation is certified by Chartered Accountant, the above adjustment done by the NMPT is relied upon and may be accepted. As per the working furnished by the MOPT in Form-2, for the years 2011-12 and 2012-13, actual MGAO is within the cap of 25% of aggregate of operating expense and depreciation. For the year 2013-14, the NMPT has identified an amount of Rs. 502.13 lakhs of MGAO as excess of 25% of aggregate of operating expenses and depreciation and hence excluded the same from ARR in the year 2013-14 complying with the provision of Tariff Policy, 2015.

(d) (i) As per Clause 2.2(v) of the Working Guidelines notified by this Authority, all expenses relevant for captive berths are to be excluded from the computation of ARR. The proposal of NMPT mentions that there are two captive berths viz. Berth No.8 given to KIOCL and Berth No. 15 to UPCL. The NMPT has excluded expenses related to the captive berth No.8 KIOCL for each of the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 from the ARR calculation as tariff relating to KIOCL is notified by this Authority separately for each years based on the proposal filed by NMPT in accordance with the decision taken in the Inter-Secretarial meeting between the Secretary (Ministry of Surface Transport) and the Secretary (Steel) held on 27 May 1992. The ARR calculation by NMPT duly capturing this adjustment which is duly certified by the Chartered Accountant is relied upon.

(ii) As regard UPCL, the NMPT has reported that it does not incur any capital or revenue expenditure as it is given on the Public Private Partnership (PPP) mode and hence there is no case for exclusion of expenses for UPCL. The above clarification furnished by NMPT is relied upon.

During the process of this case, it has been brought out by the NMPT that it has given berth No. 15 as Captive Berth to UPCL. The NMPT was requested to clarify the authorization regarding the tariff arrangement for the services offered at captive berth of UPCL since neither the NMPT nor UPCL has approached this Authority seeking tariff for services rendered at Berth No.15. The NMPT has not addressed the specific point raised by us. It has merely forwarded a copy of the agreement dated 9 May 2008 entered by NMPT with UPCL and stated that it is governed by the said agreement entered by it with UPCL. On perusal of the Concession Agreement for bulk coal terminal on captive basis entered between the NMPT and UPCL in May 2008 forwarded by the port during the processing of this case, it is seen that as regard tariff which come under the purview of this Authority, the UPCL has to pay of 50% of Railway Marshalling Yard charges at applicable SOR approved by this Authority for NMPT for the actual cargo handled. For water front and land area, Annual License fee prescribed in the Concession Agreement as per the Scale of Rates approved by this Authority for the port is payable. As per the Concession Agreement, UPCL has to pay ship related charges in respect of port dues, pilotage, water charges and any other charges for services requested by UPCL, at the rates prescribed in the Scale of Rates approved by this Authority as applicable to any other vessel agent at the port. The Concession Agreement specifically states that berth hire charges are not applicable as it is for captive berth.

From the above provision, it is seen that the charges levied by the NMPT for UPCL captive berth towards vessel related charges, marshalling yard charges and license fee are as per the rates applicable in the SOR approved by this Authority. As stated earlier, the NMPT has not come up with any separate tariff arrangement for the captive facility given to UPCL.

It is relevant to state here that the said Concession Agreement at clause 9.2.(vi).(b) allows UCPL to utilise the captive terminal for handling coal cargo for other users. Neither the NMPT nor the UPCL have approached this Authority as regards the tariff arrangement for levy of charges in the event the UPCL utilises the captive terminal for handling coal cargo for other users. The tariff to be levied by the Major Port Trust or operator authorised by the Major Port Trust to render services to any user even if it is a captive berth user will require approval of this Authority as per the statute. That being so, it is the sole responsibility of the NMPT being the licensor port, to ensure that tariff, if any, to be levied by the UPCL for service rendered to other user has the approval of this Authority as required under the statute and the NMPT is directed to suitably advise the UPCL in this regard to file a proposal following the approach adopted in IFFCO Kisan Bazar Logistics Ltd. Vide Order No.TAMP/55/2013-KPT dated 15 January 2016 atleast three months prior to UPCL envisaging to handle third party cargo. By way of abundant caution, it is clarified that tariff, if any, being levied by UPCL for third party cargo for services if any, rendered by them does not have the approval of this Authority.

(iii) Following the provisions prescribed at Clause 2.3. of the Tariff Policy, 2015 and Clause 2.3. of the Working Guidelines, the NMPT has arrived at average expenses for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 at Rs. 21,563.36 lakhs.

(iv) The NMPT has arrived at capital employed in line with provision prescribed in Clause 2.4. of the Working Guidelines. The NMPT has considered the net fixed assets plus capital work-in-progress as on 31 March 2014 reported in the Audited Annual Accounts. Net fixed assets relating to captive berth KIOCL is reported to have been excluded. As stated earlier, the NMPT has stated that there are no capital expenditure incurred by port relating to captive berth UPCL. Working capital is computed as per norms prescribed in clause 2.5. of Working Guidelines. The total capital employed arrived by NMPT is Rs. 65,778.90 lakhs. Return on Capital Employed at 16% is Rs. 10,525.00 lakhs which is considered in the ARR computation.

(v) The ARR is the average of the expenditure for the three financial years 2011-12 to 2013-14 at Rs. 21,536.36 lakhs plus 16% ROCE at Rs. 10,5252.00 lakhs aggregating to Rs. 32,088.36 lakhs as on 31 March 2014. Further, the NMPT as per Clause 2.7. of Working Guidelines has indexed the said ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 and 2015-16 at 6% and 3.82% respectively and arrived at ceiling indexed ARR forwarding SOR at Rs. 35,313 lakhs for the year 2015-16.

The detailed working of ARR calculation, attached as **Annex- I**, given by the port vide its letter dated 30 October 2015, which is duly certified by Chartered Accountant is relied upon by this Authority. The NMPT has not made any modification in the ARR in its subsequent communication. A summary of the ceiling indexation ARR furnished by the NMPT duly certified by the Chartered Accountant is given below:

(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	2011-12	2012-13	2013-14
1	Total Expenditure after all Adjustments	20,648.76	22,245.21	21,796.12
2	Average Expenses [Y1 + Y2 + Y3] / 3	21,563.36		
3	Capital employed as on 31.03.2014 including capital work in progress as on 31.03.2014 and working capital as per norms	65,778.90		
4	Return on capital employed @ 16%	10,525.00		
5	ARR as on 31 March 2014 (5=2+4)	32,088.36		
6	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 (6%)	34,014.00		
7	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 (3.82%)	35,313.00		
8	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	35,313.00		

(vi) As per Clause 2.5. of Tariff Policy 2015, for drawing the SOR, the NMPT has reportedly considered the actual cargo traffic in tonnes and GRT of vessel handled by the port during the year 2014-15 to draw the proposed SOR within the ceiling indexed ARR of Rs. 35,313 lakhs.

The actual cargo traffic reported to have been handled by NMPT in the year 2014-15 is 365.66 lakhs tonnes. The port has excluded cargo traffic of captive berths viz. UPCL and KIOCL at 27.25 lakhs tonnes and 13.02 lakh tonnes respectively while estimating the revenue for cargo related services. As stated earlier, the wharfage rate for KIOCL is determined separately and the port has excluded expenses related to KIOCL which is considered for determining the wharfage rate for the years 2011-12 to 2013-14. That being so, the approach adopted by the NMPT of excluding the cargo traffic (and wharfage related revenue of KIOCL from the revenue estimation) is found to be in order.

As regard UPCL, the concession agreement entered by the NMPT and UPCL on 9 May 2008 do not prescribe about levy of wharfage rate for captive cargo handled by UPCL. The Concession Agreement stipulates per TEU Royalty agreed between the NMPT and UPCL subject to Minimum Guaranteed Throughput. Royalty is not a tariff related item. The NMPT has not approached this Authority seeking approval of any other tariff for the captive berth given to UPCL. The exclusion of cargo traffic of UPCL from the revenue estimates of wharfage rate seems to be in order as port does not appear to

collect any wharfage rate for captive cargo of UPCL. Moreover, the Practicing Chartered Accountant has certified the revenue estimates.

For estimating the vessel related charges, the total GRT of vessels reported by the NMPT for the year 2014-15 is 30,989,860. For estimating the revenue from vessel related services, port has excluded 2,545,361 GRT from the total GRT citing that it relates to the GRT of vessel handled at captive berth of UPCL and KIOCL.

It is relevant here to state that it is only the wharfage rate for KIOCL which is being annually determined separately as per the pre-determined methodology duly agreed between Secretary (steel) and the Ministry of Surface Transport (MOST) in the year 1992. The vessel related charges for KIOCL are collected by the NMPT as per the rates prescribed in the port's SOR which is common for all the users. As stated earlier, as regard UPCL as per the Clause 9.2.(a) (vi) of the Concession Agreement entered between the NMPT and UPCL, the applicable vessel related charges as prescribed in the SOR of NMPT are leviable. That being so, the exclusion of GRT of vessels handled at captive berths of KIOCL and UPCL from the revenue estimate is not found to be appropriate. This was pointed out to the NMPT with a request to modify the calculation. The NMPT has referred to clause no.2.2.(v) of the Tariff Policy which states all expenses (viz., operating expenses, depreciation, allocated management and general overheads, allocated Finance and Miscellaneous expenses) and all such expenses which are relevant for captive berths irrespective of whether there is a mutually agreed tariff arrangements between the port and the concerned user or not, are to be excluded. Citing this clause the port has argued that not only the expenditure but corresponding revenue earned from the Captive Berths have been excluded from the revenue estimates.

It is seen that the NMPT has rightly excluded the actual expenditure which was considered in the wharfage rate computation of captive berth KIOCL to the tune of Rs. 682.17 lakhs, Rs. 749.27 lakhs and Rs. 637.82 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14 respectively in line with clause 2.2(v) of the Tariff Policy 2015. As admitted by the port, these figures match with the expenditure considered by the NMPT for the wharfage rate of KIOCL approved by this Authority for the corresponding period.

Hence, for estimating the revenue, the exclusion of cargo traffic of KIOCL and UPCL is justified as explained above. However, apart from excluding the cargo traffic of KIOCL, the NMPT has also excluded the vessel traffic in terms of GRT of KIOCL while estimating vessel related revenue. Likewise, the NMPT has excluded the GRT of the vessels handled by UPCL in respect of port dues and pilotage charge. Since the expenditure on handling of vessels calling at KIOCL and UPCL are not excluded from the ARR computation of the NMPT, it is incorrect to exclude the income accruing to the NMPT on handling of such vessels from revenue estimates. The GRT of the vessels calling at KIOCL and UPCL are captured in the revised revenue estimates under the relevant head of vessel related charges. As stated earlier, no berth hire charge is leviable for UPCL berth and hence berth hire revenue from UPCL is not captured in the revenue estimates.

Apart from the above modification, the revenue estimates furnished by the port are relied upon as they are duly certified by the Chartered Accountant.

(vii) As per Clause 2.6. of Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on its commercial judgment and draw the SOR within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant. The Port has given detailed working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding traffic handled in 2014-15 as required as per Clause 2.9. of the Working Guidelines. The total revenue estimated by NMPT at the proposed tariff is Rs. 35,091.99 lakhs which is within the ceiling indexed ARR of Rs. 35,313.00 lakhs. The revenue estimation by the NMPT at the proposed tariff and traffic of 2014-15 has been duly certified by the Chartered Accountant and hence been relied upon.

The NMPT in its final revised proposal has proposed 33% increase across the board in all the existing tariff except for Port Dues and Marshalling Yard Charges. For port dues, the NMPT has proposed 132% increase for the foreign going vessel. The vessel related charges for coastal vessel is proposed at 60% of the rate proposed for foreign going vessel applying the current exchange rate as per the recent modification in the coastal concession policy by the MOS. For marshalling yard charges, the NMPT has proposed 100% increase.

Most of the Users / User Associations have objected to the increase proposed by the NMPT and in particular port dues and marshalling charges. The Port was, therefore, requested to consider moderation in the increase proposed by it. The port has stated that it has made comparison of existing vessel related rates and wharfage rate of crude, food grains, edible oil, iron and steel and thermal coal prevailing at the port vis-à-vis rates prevailing in other Major Ports in the vicinity to show that the existing rates at the port are the lower. The NMPT has also forwarded the comparative position to port users. As regards increase proposed in port dues, the NMPT has clarified that the port dues have not been revised for last 15 years and are lowest in comparison to other Major Port Trusts in the vicinity. As regards, Marshalling yard charges, the NMPT has justified that the rates have not been revised for the last 20 years. The NMPT has stated that, even after the increase in the rates now proposed, the rates are much lower than the prevailing rates in the vicinity viz., Cochin Port Trust, Mormugao Port Trust, Jawaharlal Nehru Port Trust. It is also relevant here to state here that during the last tariff revision Order in January 2011 based on the surplus position, this Authority had effected 26% reduction in the cargo handling charges except the KIOCL, RCHW and storage charge. Status quo was maintained in the vessel related charges. In the revision prior to 2010 i.e. in the tariff revision in May 2006, the NMPT itself had based on the demand made by the users and applying commercial judgment, proposed to reduce wharfage rates for most of the cargo items in the wharfage and RCHW levy under the cargo handling activity along with rationalization in pilotage fee and berth hire which was approved by this Authority. Thus, it can be seen that on the past two tariff cycles, no tariff increase was granted to the port. The users and user association have had the benefit of the same tariff for the last two tariff cycle despite inflation in all the other cost items. In any case, as stipulated in Clause 8.1. of the Tariff Policy, the rates prescribed in the SOR are ceiling levels; the NMPT is charge lower rates if it so desires. In view of the above justification furnished by the NMPT and that the Clause 2.6. of the Tariff Policy, 2015 gives flexibility to Major Port Trusts to fix the tariff within the ceiling ARR and also recognizing that the revenue estimated by the NMPT at the proposed tariff is within the ceiling ARR and the revenue estimates at the proposed tariff are duly certified by the Chartered Accountant, the increase in existing tariff as proposed by NMPT is approved bringing to the notice of the NMPT that the NMPT has to ensure that as a result of hike in the SOR there will not be loss of traffic to the port as stipulated by the Government in Clause 2.7. of the Tariff Policy.

(viii) As stated earlier, the MOS has vide its letter No.8/(15)2015-TAMP dated 17 September 2015 issued a direction to this Authority partially modifying the coastal concession policy issued by the then Ministry of Shipping, Road Transport & Highways (MSRTH) in January 2005. As per the said direction of the MOS, vessel related charges for coastal vessel should take into account the exchange rate fluctuation of the Indian Rupee vs the US$ so that vessel related charges for all coastal vessels do not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels and these charges will be collected in Indian Rupees at the applicable exchange rate. Also, as regard container related charges denominated in US$ for foreign containers, the tariff for coastal container shall not exceed 60% of the corresponding charges applicable for other foreign containers and these charges will be collected in Indian Rupees at the applicable exchange rate. Based on the direction of the MOS for immediate prescription of rates for coastal vessel and coastal container, this Authority has passed an Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 5 October 2015 incorporating suitably notes in the SOR of Major Port Trusts and private terminals operating thereat and communicated to all the Major Port Trusts including NMPT and concerned BOT operators for implementation. Since this will have an impact on the revenue estimation as well as on the proposed tariff, the NMPT was requested to make necessary modification in form – 3 as well as the proposed Scale of Rates. As stated earlier, the NMPT vide its letter dated 14 January 2016 has modified the proposed Scale of Rates as regard vessel related charges for coastal vessel and container storage charges for coastal container whose counterpart is denominated in US$ and captured the impact of the same in the revenue estimates. The revised revenue estimated by NMPT in this regard is relied upon. **In view of the restatement of coastal rates, the rates proposed by NMPT for coastal vessel / container will result in steep increase as compared to the pre-revised rates. Keeping in view the importance given by the Government to the coastal movement of cargo / containers, the NMPT is requested to exercise caution while applying the coastal tariff and consider gradual increase in coastal tariff.**

(ix) This Authority has notified the final rates for SPM operations operated by MRPL at NMPT vide Order no.TAMP/17/2014-NMPT dated 2 July 2015. The validity of the rates approved for SPM operations in the said Order are made co-terminus with the validity of the current general revision of SOR of the NMPT so that the tariff for SPM can be reviewed in future alongwith the next general revision of the SOR of the NMPT at one go. In the said Order, this Authority while approving the then prevailing port dues for SPM operations has at para 16 (vi) (a) of the Order categorically stated that the NMPT has filed the proposal for general revision of SOR which is being proposed separately. The said Order

states that the port dues to be approved by this Authority in the general revision of SOR will automatically apply to vessels arriving at SPM also. Based on the decision in the said Order, the port has proposed port dues for SPM vessels at par with port dues for other categories of vessels. This is in line with the decision of this Authority in July 2015 Order, hence is accepted. The point made by the MRPL that the NMPT has not indexed revenue estimates from SPM operations in the overall revenue estimation within ceiling ARR is not found to be correct. The port has estimated revenue from SPM operations at the level approved in July 2015 Order except for port dues which is estimated at proposed tariff for the reasons explained above.

(x) This Authority in Para 15 (xxiii) (a) of last general revision Order dated 6 January 2012 had advised NMPT to prescribe wharfage rate on per unit basis instead of ad- valorem charges based on the stipulation in Clause 4.2.2 of the then applicable Tariff Guidelines of 2005. In the said Order, this Authority while allowing to continue with advalorem wharfage rate on a few items had also categorically brought out that in the next tariff revision exercise it will be deleted automatically, if the port does not come up with specific unit based rate. Even Clause 2.10 of Working Guidelines, stipulates that while drawing up the SOR, Major Port Trusts shall as far as possible do away with advalorem wharfage rate if any, in the existing SOR of the concerned Major Port Trusts and determine specific wharfage rate taking into consideration special care to be taken for handling cargo or a market determined tariff.

The NMPT despite our advice in the last Order and stipulation in the Working Guidelines and during the processing of the case had proposed to continue with the existing tariff arrangement of levy of advalorem rate for break bulk cargo. It is relevant here to state that he MOS in its recent letter dated 15 July 2015 has advised this Authority that the advalorem wharfage rate should be phased out and wharfage rate should be fixed on per unit basis. That being so, on repeated insistence to comply with the said provision of the Tariff Policy, 2015, the NMPT has vide its communication dated 9 December 2015 proposed wharfage charges for break bulk cargo on per tonne / per CUM basis instead of existing advalorem wharfage rates. For this purpose, the NMPT has reported to have adopted the wharfage rates proposed at other Major Ports for the corresponding cargo items. The NMPT has furnished the details whose wharfage rate the port has proposed to adopt in place of advalorem wharfage rate which is brought out in para 13.(vii) which is relied upon. The proposed wharfage rate for break bulk cargo on per unit basis instead of advalorem basis is, therefore, approved as proposed by the port. The impact thereof is seen to have been captured in the revenue estimates which shows nil income from the break bulk cargo.

As regard rate for Plant and Machinery, port had earlier proposed to modify existing per tonne rate of Rs. 96.90 / tonne to advalorem basis. Subsequently, the NMPT has proposed 33% increase in the wharfage rate for this cargo item in line with increase proposed for other tariff items and captured the revenue estimates in Form 3.

(xi) In the revised Scale of Rates, as against the rate prescribed for coastal vessel in the existing SOR, a note is prescribed by NMPT stating that the rate for coastal vessel will be collected in Indian rupees upto 60% (of the rate juxtaposed) for foreign going vessel calculated by taking into account the exchange rate fluctuation. The revenue impact on account of this is reported to have been captured in the Form-3. This is relied upon. The prescription of note as regards levy of charges for coastal vessel is in line with Order dated 5 October 2015 hence incorporated in the SOR.

(xii) The NMPT has proposed new tariff item viz. embarkation / disembarkation of passengers from foreign cruise vessel at Rs. 720.59 per passenger and `541.84 per passenger for transit passenger. The KCCI has objected the proposal of NMPT for introduction of embarkation and disembarkation fee of passengers. The port has clarified that in the existing SOR no rate is prescribed for this service. The port has referred to the embarkation / disembarkation fees prescribed in the existing SOR of Mormugao Port Trust (MOPT) at Rs. 541.80 per passenger to justify the rate proposed. The charges proposed by the NMPT is approved as port have flexibility to determine the tariff within the ceiling ARR. Despite specific request the port has not estimated revenue for this item expressing difficulty in estimating the traffic. It has, however, categorically stated part of the ARR is left uncovered which will take care of revenue of such miscellaneous tariff items. The said clarification of the port is relied upon.

(xiii). In the revenue estimation, the NMPT has not estimated revenue for a few miscellaneous tariff items listed at para 4.3. (ii) (b) brought out in an earlier paragraph of the Order. They are not reiterated here

for sake of brevity. When the port was requested to capture the revenue estimates for the tariff items not included by it in the revenue estimates, the port has clarified that whilst the ceiling indexed ARR is Rs. 35,313 lakhs, the revenue estimation at the proposed SOR is at Rs. 35,091.99 lakhs. This will automatically leave a gap of Rs. 221.01 lakhs (i.e. Rs. 35,313.00 lakhs – Rs. 35,091.99 lakhs) which will take care of the revenue for a few items which are not covered in the revenue estimates. The port has clarified that it is difficult to forecast the traffic likely to be handled in the absence of commitment from port users and hence difficult to estimate of revenue for the few items. The port has confirmed that Rs. 221 lakhs of ARR estimation is sufficient to take care of items listed at para 4.2. (ii) (b) above.

The above submission made by the NMPT expressing difficulty in estimating revenue for a few items which appear to be of miscellaneous in nature and the confirmation of the port that Rs. 221 lakhs uncovered ARR is sufficient to take care of revenue from the few tariff items not included in revenue are relied upon. None of the users have made any adverse comment on the above approach adopted by the port.

(xiv) The revenue estimates furnished by the NMPT at the proposed tariff vide its revised proposal at Rs. 35,091.99 lakhs is within the ARR of Rs. 35,313.00 lakhs and both the ARR and revenue estimates at the proposed tariff is duly certified by Practising Chartered Accountant and the Finance and Chief Accounts Officer (FA&CAO) of the NMPT. Hence the revised working of revenue estimates by the NMPT at Rs. 35,091.99 lakhs is relied upon subject to modification in the revenue estimates as regards the vessel related income relevant to the KIOCL and UPCL which is not captured by the port.

(xv) Subject to above analysis, the revenue estimates furnished by the NMPT has been modified. The revenue estimates at the proposed rate in Form 3 as given by NMPT and considered by us.

The modified revenue estimates after capturing the impact of vessel related revenue from vessels handled at KIOCL and UPCL comes to Rs. 36,324.28 lakhs which is found to be Rs. 1,011.28 lakhs more than the estimated ARR of Rs. 35313. The modified revenue estimates is Rs. 1,232.29 lakhs higher when compared to the revenue estimated by NMPT at Rs. 35,091.99 lakhs after leaving cushion of Rs. 221.01 lakhs uncovered for a few miscellaneous items.

It is also relevant to state that Scale of Rates of the NMPT was originally due for revision from 1 April 2015. For various reasons cited in the earlier paragraphs, the proposal of the NMPT did not mature for final consideration as stated earlier. By the time the revised SOR comes into effect it is expected that the financial year 2015-16 will be over and it will be around April 2016 in view of the time involved in getting the Order notified in the Gazette of India and lead time for the Order to come into effect after the expiry of 30 days from the date of notification in the Gazette. For the past period 2012-13 to 2014-15, as brought out in the subsequent paragraphs, the port has furnished cost statement after admissible cost and permissible return which reports net deficit of `6,659.70 lakhs. Even after considering unadjusted past period surplus in the last tariff Order, there is actually deficit of Rs. 3897.78 lakhs for the period 2011-12 to 2013-14. In view of the above deficit position reflected for the immediate preceding tariff cycle at the existing tariff being levied by the port and in order to ensure that the port does not further lose revenue, this Authority decides to approve the tariff as proposed by the NMPT though it marginally exceeds ARR by Rs. 1232.29 lakhs from the level estimated by the port (Rs.36,324.27 minus 35,091.98). This differential income would otherwise have accrued to the port if the revised tariff is implemented from February 2016 the date the Order is passed. As explained above, clause 3.7. of the Working Guidelines issued by this Authority to operationalise the Tariff Policy 2015 stipulates that ordinarily the Order approved by this Authority shall come into effect after expiry of 30 days from the date the Order is notified in the Gazette.

As per clause 8.1. of the Tariff Policy 2015, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The NMPT may exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.

Further, as stated earlier, as per Clause 2.7. the Tariff Policy 2015, it is for the NMPT to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port.

(xvi) As per clause 4.1. of the Tariff Policy, 2015, (i). the additional surplus assessed by TAMP in earlier tariff Orders which remain unadjusted has to be transferred by Major Port Trusts to any fund as desired by the Port Trust, and, further (ii). additional surplus, if any, accruing to the Major Port Trusts during the period of application of existing Scale of Rates till the effective date of implementation of

the new Scale of Rates fixed under this policy should be assessed and transferred to the General Reserve and use the funds for the purpose of development, creation and / or modernization of the port infrastructure facilities.

As brought out in para 15.(iv). of the last general revision Order dated 6 January 2012, this Authority has decided to set off past period surplus of Rs. 6904.80 lakhs over five years beginning from 2012-13. Accordingly, Rs. 1380.96 lakhs was considered for adjustment in each of the years 2012-13 to 2014-15. The remaining unadjusted surplus flowing from the last tariff Order is Rs. 2761.92 lakhs [i.e. Rs. 6904.80 lakhs – (Rs. 1308.96 lakhs * 3 years =Rs. 4142.88 lakhs)].

For the years, 2012-13 to 2014-15, the port has assessed the actual net deficit after admissible cost and 16% return at Rs. 3058.47 lakhs, Rs. 684.90 lakhs and Rs. 2916.33 lakhs respectively aggregating to Rs. 6659.70 lakhs. The aggregate of unadjusted past period surplus in the last tariff Order and the actual deficit reported for the period 2012-13 to 2014-15 reflects overall deficit position of Rs. 3897.78 lakhs and hence question of treatment of transfer of surplus as per clause 4.1. of the Tariff Policy 2015 does not arise.

After finalising the accounts for the financial year 2015-16, the NMPT should assess the actual surplus / deficit and in case of surplus comply with provision prescribed in Clause 4.1. of the Tariff Policy 2015 and also report the position to this Authority.

(xvii) The Kanara Chamber of Commerce and Industry (KCCI) and the Association of New Mangalore Port Stevedores have stated that the NMPT should discontinue the practice of notional booking of labour for Mobile Harbour Crane (MHC) quoting Clause 8.4. of the Tariff Policy 2015. It is relevant to state here that as per Clause 8.4. of the Tariff Policy 2015, Major Ports shall charge only for services provided for them. No notional booking of labour and other similar notional charges is permitted. The NMPT is, therefore, bound to comply with the said provision of the Tariff Policy 2015 issued by the Government of India.

(xviii) (a) It is relevant to state here that this Authority in view of the clarification sought by the V.O. Chidambarnar Port Trust regarding levy of concessional charges for coastal cargo/ container has passed an Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 29 September 2015 based on the recommendations of Directorate General of Shipping. The provisions approved in the said Order were further amended vide Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015. The said Order passed is for common adoption by all the Major Port Trusts. The NMPT has incorporated the provisions prescribed in the Order dated 26 November 2015. However, on perusing the revised SOR it is seen that the port has not deleted the provisions prescribed in existing SOR which are replaced by the provisions prescribed in the November 2015 Order. Further, it has not incorporated all the approved provisions at one place. The proposed SOR is suitably modified in line with the prescription approved in the common adoption Order of November 2015.

(b) The Authority has vide Order No.TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 notified the Guidelines issued by the MOS on priority berthing of coastal vessel for common adoption by all Major Port Trusts. The guidelines so notified are incorporated in the revised SOR.

(xix) (a) The NMPT has slightly modified the existing note nos.(2) and (3) as regard levy of concessional port dues on vessel entering the port in ballast and not carrying passengers and vessel entering the port but not discharging or taking in any cargo or passengers. The port has proposed to add the words "or at anchorage" in the existing condition so as to give the concessional port dues to the such vessels entering port or at anchorage. It is relevant to state that the existing prescription in the SOR follow provision prescribed in Section 50B and Section 50C of the Major Port Trusts Act. The ibid section which prescribe the provision relating to levy of port dues on vessels not discharging or taking in cargo and for vessels in ballast entering the port. There is no mention of anchorage. The existing provisions prescribed in the Scale of Rates are uniformly prescribed in the Scale of Rate of all the Major Port Trusts including NMPT and hence there is no extraordinary circumstance found to modify only in the case of the NMPT. In any case anchorage point if within the port limit, the existing condition can very well be applied. Hence the modification proposed by NMPT in the existing notes is not approved. The note proposed related to conversion of vessel related

charges to rupee is slightly modified in line with stipulation in clause 5.6.1 of the Working Guidelines.

(b) The port has proposed notes stating that port dues, Pilotage and Berth hire shall be levied for coast guard/ Naval and other government vessels. Apart from that the port has proposed to introduce a few more conditions, modified few existing conditions, deleted some of the tariff items not found relevant. The port has proposed wharfage rate for few cargo items under POL, chemical, iron and steel material, ores and metals etc., dwell time charges for motor vehicles / equipments. The revenue estimated by NMPT includes the proposed tariff items. As regard Levy for supply of Cargo Handling workers from Registered Cargo Handling Labour Wing for Cargo Handling Operations, the port has proposed tariff for new cargo at Sr. Nos. 30 to 44 and stated that it is based on the rates prescribed for similar items in the same category. The revenue estimated by the NMPT includes these tariff items. The port has stated that revenue of Rs. 221.01 lakhs is left uncovered towards revenue for a few items which could not be estimated for reasons cited by the port as stated earlier. The Scale of Rates as proposed by NMPT is approved except for the modification in note (2) and (3) under Port dues as explained above.

(xx) As per Clause 3.1. of the Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts shall also commit Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port shall prescribe Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and any other parameter which is found relevant by the Port. The NMPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output in tonnes / day including container handling and for vessel side services, port has proposed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels, percentage of idle time at berth. The Tariff Policy 2015 does not prescribe any method or basis for proposing performance standards. It is seen that the Performance Standard proposed by NMPT for the various parameters mentioned above are comparable to the actual Performance Standards reported to have been achieved in the year 2014-15 except for a few items in vessel related services which is marginally lower at the decimal level only. The performance standard as proposed by the NMPT is prescribed along with SOR. The performance standards proposed by the port will be applicable for the three years tariff validity cycle instead of 2015-16 mentioned by NMPT.

(xxi) As per Clause 2.8. of the Tariff Policy, 2015, SOR will be indexed annually to the inflation to the extent of 100% variation in Wholesale Price Indexed (WPI) announced by the Government of India occurring between 1 January 2014 and 1 January of the relevant year and the adjusted indexed SOR will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Further, as per clause 3.2 of the Tariff Policy 2015 to be read with clause 2.8 of the Tariff Policy 2015, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. It is relevant to state that in the instant case indexation for the year 2015-16 is already considered in the ARR and for drawing the SOR. The next annual indexation in SOR will be applicable from 1 April 2017 subject to achievement of Performance Standards in the year 2016-17. That being so, a note is inserted in the SOR to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be announced by this Authority. The annual indexation will be from 1 April 2017 subject to the NMPT achieving the Performance Standards notified alongwith the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year. The Tariff Policy 2015 stipulates that annual indexation in the SOR will be automatic subject to achievement of Performance Standards. It does require the Major Port Trusts to approach this Authority for the same. In Order to have transparency, the port is advised to declare the Performance Standards achieved for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by this Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to this Authority. If the Performance Standards as notified by this Authority are achieved by the port, then the port can automatically index the rates prescribed in this SOR at 100% of WPI announced by this Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 April of the relevant year. The indexed SOR by the NMPT to be intimated by the port to the concerned users and to this Authority.

(xxii) The validity of the existing SOR of the NMPT was last extended till 31 December 2015 or till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates, whichever is earlier. By the time the

year to the concerned users as well as to this Authority. If the Performance Standards as notified by this Authority are achieved by the port, then the port can automatically index the rates prescribed in this SOR at 100% of WPI announced by this Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 April of the relevant year. The indexed SOR by the NMPT to be intimated by the port to the concerned users and to this Authority.

(xxii) The validity of the existing SOR of the NMPT was last extended till 31 December 2015 or till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates, whichever is earlier. By the time the Order comes into effect, it will be around April 2016. That being so, the existing Scale of Rates is deemed to have been extended from the date of expiry till the revised SOR comes into effect.

(xxiii). As per Clause 3.8. of Working Guidelines, the SOR notified shall remain valid for 3 years after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. By the time the Order comes into effect, it will be around April 2016. Since the Tariff Policy, 2015 requires computation of tariff based on ARR on the actuals reported in the Audited Accounts, the validity of the revised SOR is prescribed till 31 March 2019.

19.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised SOR and the Performance Standards of the NMPT attached as **Annex – II** and **III** respectively.

19.2. The revised SOR shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2019. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

19.3. The MOS vide its letter No.8(15)/2015-TAMP, dated 17 September 2015 has instructed that restatement of rates for coastal vessel / containers should take into account the exchange rate fluctuations of the Indian Rupee vs. the US $ so that vessel / container related charges for all coastal vessels / containers should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessel / containers. Accordingly, this Authority has passed an Order dated 5 October 2015 prescribing suitable notes in the Scale of Rates of Major Port Trusts and Private Terminals operating thereat. **In view of the restatement of coastal rates, the NMPT proposal for coastal vessel / container will result in steep increase as compared to the pre-revised rates. Keeping in view the importance given by the Government to the coastal movement of cargo / containers, the NMPT is requested to exercise caution while applying the coastal tariff and consider gradual increase in coastal tariff.**

19.4. The NMPT has committed Performance Standard for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port has committed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and idle time at berth Port.

19.5. The indexation of SOR as provided in Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2015 is to be read with Clause 3.2. of Tariff Policy 2015. If NMPT does not fulfil the Performance Standard, the NMPT is not eligible for indexation during the next year.

19.6. As per Clause 7.1. of the Tariff Policy 2015, Major Port Trust shall furnish to this Authority annual reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each of its berth. In addition, for the container berths, annual reports shall also be provided on average moves per crane hour and average dwell time for containers. The annual reports shall be submitted by the Ports within 60 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

19.7. As per Clause 4 of the Working Guidelines this Authority shall publish all the information received by it from Major Port Trusts under clause 7.1. of the Tariff Policy, 2015 on its website. However, this Authority shall consider a request from any Major Port Trust about not publishing certain data/information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data / information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation upon such publication. TAMP's decision in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[Advt.-III/4Exty./143/16(13)]

Annex-I

Computation of Annual Revenue Requirement under Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015 for NMPT

Rs. in lakhs

Sl. No.	Description		Y1 (2011-12)	Y2 (2012-2013)	Y3 (2013-2014)
(1)	**Total Expenditure (As per Reconcilied Audited Annual Accounts)**	**Note 1**			
(i)	Operating Expenses		17240.75	17228.63	18302.48
(ii)	Depreciation		2190.53	2279.22	2157.99
(iii)	Management & General Overheads		4194.30	4435.14	5336.66
(iv).	Finance and Miscellanous Expenses (FME)		2960.52	4038.90	2182.16
	Subtotal 1=(i)+(ii)+(iii)+(iv)		26,586.10	27,981.89	27,979.29
(2)	**Less Adjustments:**				
(i)	Estate related expenses				
	(a). Operating Expenses		459.38	488.67	542.99
	(b). Depreciation		329.02	341.95	375.99
	(c). Management & Administrative Overheads		111.76	125.8	158.33
	(d). Allocated FME		78.88	114.56	64.74
	Subtotal 2(i)=[(a)+(b)+(c)+(d)]		979.04	1070.98	1142.05
(ii)	**Interest on loans**		0.78	-	-
(iii)	**4/5th of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)**	**Note 2**			
	(a) WRC Arrears		-		1,340.00
	Subtotal 2(iii) (a)		-		1,340.00
(iv)	**4/5th of the Contribution to the Pension Fund**	**Note 3**	3,812.00	3,520.00	2,160.00
(v)	**Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation**	**As per Form 2**	-	-	502.13
(vi)	**Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.**				
	(a) Operating Expenses		418.67	351.75	356.49
	(b) Depreciation		44.68	44.68	44.68
	(c) Allocated Management and Administrative Overheads & FME		682.17	749.27	637.82
	Subtotal 2(vi) = [(a)+(b)+(c)		1,145.52	1,145.70	1,038.99
	Total of 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)		5937.34	5736.68	6183.17
(3)	**Total Expenditure after Total Adjustments (3 =2-1)**		20,648.76	22,245.21	21,796.12
(4)	Average Expenses of Sl. No.3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3		21,563.36		

(5)	**Capital Employed**		
	(i) Net Fixed Assets as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)		61,480.49
	(ii) Add:Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)		7,153.06
	(iii) Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts.		3,431.27
	(iv) Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2014 as per Audited Accounts.		-
	(v) Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2014 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.		2,538.29
	(vi) Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines	**As per Form 4 & Note 4**	
	(a) Inventory		409.26
	(b) Sundry Debtors		735.72
	(c) Cash		1,969.93
	(d) Sum of (a)+(b)+(c)		3,114.91
	(vii) Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]		65,778.90
(6)	**Return on Capital Employed 16% on Sl. No. 5(vii)**		10,525.00
(7)	**Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2014 [(4)+ (6)]**		32,088.36
(8)	**Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15**	**6%**	**34,014.00**
(9)	**Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16**	**3.82%**	**35,313.00**
(10)	**Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)**		**35,313.00**
(11)	**Revenue Estimation at the Proposed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl No. 10 above**	**As per Form 3 & Note 5**	**35,091.99**

Annex-II

NEW MANGALORE PORT TRUST

SCALE OF RATES

CHAPTER – I

Definitions and General Terms and Conditions

1.1 Definitions – General

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

(i) "Coastal Vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Competent Authority / Directorate General of Shipping.

(ii) "Foreign - going vessel" shall mean any vessel other than coastal vessel.

1.2 General Terms & Conditions

(i) The status of a vessel as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

(ii) System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)

(a) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.

(b) A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Specified Period Licence issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.

(iii) Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate

(a) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.

(b) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.

(c) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.

(iv) Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate

(a) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:

(i) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

(ii) Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.

(b) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Specified Period License issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.

(v) (a) Vessel related charges shall be levied on ship owners/steamer agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the Reference Rate notified by the Reserve Bank of India or Market Buying Rate of State Bank of India as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the Port Limits shall be reckoned with as the day for such conversion.

(b) Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian Rupees. For this purpose, the Reference Rate as notified by the Reserve Bank of India or Market Buying Rate of State Bank of India prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers and on the date of arrival of containers in the Port premises in the

case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion of dollar denominated charges.

(vi) A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessel in cases of vessels staying in the Port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of the review.

(vii) (a) The vessel related charges for Coastal vessels should take into account the exchange rate fluctuation of Indian Rupee Vs US $ so that vessel related charges for coastal vessels shall not exceed 60% of the corresponding charges for other foreign going vessels. Further, these charges will be collected in Indian Rupees only at the applicable exchange rates.

(b) As regards the Container related charges which are denominated in US dollars for the foreign containers, the tariff for coastal container shall not exceed 60% of the corresponding charges for other foreign containers. Further, these charges will be collected in Indian Rupees only at the applicable exchange.

(c) The cargo / container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL including Crude Oil, iron ore and iron pallets, should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.

(d) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Specified Period License issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.

(viii) Interest on delayed payments/refunds:

(a) The User shall pay interest at the rate of 15% per annum, on the delayed payments of any charge under the Scale of Rates.

(b) Likewise, the Port Trust shall pay penal interest at the rate of 15% per annum on delayed refunds.

(c) The delay in refunds will be counted beyond twenty days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the User whichever is later.

(d) Delay in payments by user will be counted only 10 days after the date of raising the bills by NMPT. This provision will, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services/use of port properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the Scale of Rates.

(ix) No refund shall be made unless the amount refundable is `100/- or more. Likewise, NMPT will not raise supplementary or under charge bills, if the amount due to Port is `100/- or less.

(x) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupees in each category.

(xi) (a) The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The NMPT may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.

(b) The Port may also, if they so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the Users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.

(c) The Ports should notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

(xii) Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the NMPT.

(xiii) (a) The SOR is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be annually announced by the Authority. The next annual indexation will be from 1 April 2017 subject to the NMPT achieving the Performance Standards notified alongwith the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year.

(b) The port should declare the Performance Standards achieved by it annually for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by the Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to the Authority. If the Performance Standards as notified by the Authority are achieved by the port, then the port will automatically index the SOR at 100% of WPI announced by the Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 April of the relevant year. The indexed SOR by the NMPT to be intimated by the port to the concerned users and to the Authority.

(xiv) Guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Ports issued by the Ministry of Shipping vide letter No.PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014:

(a) "Coastal vessels" is defined as any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping / competent authority.

(b) Major ports shall accord priority berthing, at least on one berth, to dry bulk/ general cargo coastal vessels to enable shippers to transport goods from one port in India to another port in India irrespective of origin and final destination of the cargo. This would be in addition to dedicated berth, for handling of Coastal Thermal Coal already existing in Major Ports, if any.

(c) All Major Ports shall accord priority berthing through specific window to coastal container vessels keeping in view the concession agreements and existing allotment of window berthing at the private terminals and availability of container berths operated by the ports.

(d). In respect of POL / Liquid cargo tankers, existing practices regarding such priorities as prevalent in various ports may continue.

(e) Coastal vessels which are be accorded priority berthing shall not be liable to pay priority berthing charges.

(f) There will be no restrictions on berthing of coastal vessel, in addition to the coastal vessel berthed on priority as above, if the same is eligible under normal berthing policy of the port.

(g) A coastal vessel shall be liable to pay port charges on coastal rates notwithstanding whether it was berthed on priority or otherwise.

(h) Ports should explore the possibilities of earmarking exclusive berth, storage areas and gates for coastal cargo outside the custom bonded area of the Ports to further facilitate movement of coastal cargoes.

(i) Major Ports shall clearly work out the time limit within which a coastal vessel would be berthed in a particular port. This time limit may differ depending on the cargo and berth. Each Major Port should carry out a detailed exercise and issue a trade notice clearly indicating the upper time limit within which a coastal vessel would be given a berth in the port. As regards priority berthing through a specific window to coastal container vessels, Major Ports should have a detailed discussion with the PPP operator and publish the specific window for coastal container vessels. The above mentioned exercise and publication should be completed within 30 days from the date of issue of these guidelines.

(j) The MIS in the Port should capture data for coastal and foreign vessels cargoes separately. The data so captured shall be monitored and reported internally in the port as well as to IPA and Ministry in separate formal for coastal and foreign vessels."

(xv) In order to decongest the ports and encourage exporters / importers to utilize the port services beyond regular hours, lower charges will be levied for cargo and vessels related services as well as special discount will be offered in port charges for the services rendered after regular hours.

[This condition is incorporated in pursuance to the MOS letter No.PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016 based on which a common adoption Order No.TAMP/14/2016-Misc dated 16 February 2016 is approved by the Authority]

CHAPTER-II

VESSEL RELATED CHARGES

2.1 PORT DUES

Vessels chargeable (Sea going vessels of 15 tonnes and above)	Rate per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel	
	Foreign-going Vessels (in US $)	Coastal Vessels (in Rs.)	Foreign-going Vessels (in US $)	Coastal Vessels (in Rs.)
Ships/Steamers	0.332	Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation	Each entry	Each entry
Tugs, Launches, Barges, etc. not included above	0.053		Each entry	Each entry
Single Point Mooring (SPM)	0.332		Each entry	Each entry

Notes:

(1) 'Ship" means a vessel propelled solely by wind power and 'Steamer" means any vessel other than a ship. In respect of sailing vessels fitted with auxiliary engines charges shall be levied at the rate applicable to ships.

(2) A vessel entering the port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the port dues with which she would otherwise be chargeable.

(3) A vessel entering the port but not discharging or taking in any cargo or passenger (with the exception of such un-shipment and reshipment as may be necessary for the purpose of repairs) shall be charged with only 50% of the port dues with which she would otherwise be chargeable.

(4) A vessel calling only for bunker at port or at anchorage shall be charged with only 25% of the port dues with which she would otherwise be chargeable.

(5) A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and/or laden fleeting LASH barges shall be treated as a vessel entering the Port but not discharging or taking any cargo or passengers therein, as described in Section 50B of the Major Port Trusts Act, and shall not be charged any Port Dues.

(6) No Port dues shall be levied in respect of:

(i) Any pleasure yatch; or,
(ii) Any vessel which having left the port is compelled to re-enter it by stress of weather or in consequence of having sustained any damage.

(7) For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the remarks column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levying port dues.

(8) Port Dues shall be levied for Coast Guard/Naval and other Government Vessels as per the rate applicable to other Ships/Steamers.

PILOTAGE

Classification of the vessels	*Rate per GRT*	
	Foreign-going **Vessels (in US $)**	*Coastal Vessels* **(in Rs.)**
(i) For Pilotage both inward and outward		Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation
(a) Upto 30,000 GRT	0.426 subject to minimum of USD 1,278	
(b) 30,001 to 60,000 GRT	USD 12,780 + USD 0.340 per GRT over 30,000 GRT	
(c) 60,001 GRT and above	USD 22,980 + USD 0.298 per GRT over 60,000 GRT	
(d) SPM	USD 0.2515	
	Rate per vessel	
(ii) (a) Barges, Tugs, Launches, etc., not specified above and sailing vessels [with / without auxiliary engines] and fishing vessels upto GRT 199	USD 94.88 per vessel	Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation
(b) GRT 200 and above	USD 142.31 per vessel	

Notes:

1. (a) Plilotage-cum-towage fee will be composite and shall include one inward and one outward movement with services of Port's Pilot for to and fro pilotage and towage with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for 'Port convenience' and supply of mooring boats.

   (b) Pilotage-cum-towage charges shall be levied for Coast Guard/ Naval and other Government Vessels as per the rate applicable to other vessels.

2. No charges for shifting shall be levied for shifting of a vessel for Port convenience.

   (i) "Port convenience" is defined to mean the following:

   (a) If a working cargo vessel at berth or any vessel at mooring is shifted / unberthed for undertaking dredging work / hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting/pilotage is necessitated, such shifting/pilotage shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting/ pilotage made to reposition such shifted vessel shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE"

   (b) For shifting/pilotage of any vessel for the convenience of/benefit of another vessel, the vessel benefited is liable to pay the shifting / pilotage charges for shifting and re-positioning of the vessel shifted.

   (c) For shifting of vessels as port convenience from Berth No. 8 (Old No.14) to other berths for accommodating waiting vessels those could not be berthed at any other berths due to draft constraints, no shifting charges to be levied.

3. (i) Shifting at the request of the vessels will attract separate shifting charges as prescribed below:

Shifting charges:

Classification of vessels	Rate per GRT	
	Foreign going Vessel (in US $)	**Coastal Vessel (in Rs.)**
(i) (a) Upto 30,000 GRT	USD 0.106 subject to a minimum of USD 318	Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation
(b) 30,001 to 60,000 GRT	USD 3,180 + USD 0.085 per GRT over 30,000 GRT	
(c) 60,001 GRT and above	USD 5,730 + USD 0.074 per GRT over 60,000 GRT	
	Rate per vessel	
(ii) (a) Barges, Tugs, Launches, etc., not specified above and sailing vessels [with/without auxiliary engines] and fishing vessels upto GRT 199	USD 23.73 per vessel	Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation
(b) GRT 200 and above	USD 35.58 per vessel	

(ii) When tugs are not used for shifting, 50% concession shall be given on shifting charges.

4. The shifting charges prescribed above are for the movement of vessels within the dock basin movement from/to anchorage outside the dock basin qualifies for a second set of pilotage fee.

5. If the status of the vessel is changed during its stay in the Port, from foreign run to coastal run or vice versa, then the consolidated pilotage should be divided into two equal halves (i.e. one for inward and other for outward pilotage) which should be charged according to the status of the vessel prevailing at the time of taking place of relevant movement.

6. Where a movement of a vessel is aborted or had to be changed due to reasons like tug failure, insufficiency of length, lack of proper fenders, etc. for which the vessel is not at fault, no charge shall be levied for the unsuccessful operation involved till she occupies allotted berth.

7. For piloting a vessel on COLD MOVE as certified by the Master of the vessel namely without the power of the engine of the vessel partly or fully in any operation, a surcharge of 20% shall be levied over the rates payable as per the Schedule of pilotage charges prescribed above.

8. During the course of hot movements, if a vessel fails to offer its full power for a duration not exceeding five minutes, it shall not be considered as cold move.

9. In the event of the vessel carrying a Pilot outside the Port limits for unavoidable reasons, the Master shall be bound to leave the pilot at the next nearest port and Master, Owner or his representatives shall be responsible for the repatriation and all connected formalities thereof and also be liable to pay all expenses incurred in the matter of boarding, lodging, other reasonable expenses and repatriation of the Pilot thus over carried. In addition, compensation at the rate of US dollar 3.78 for foreign going vessel per hour or upto 60% (of the rate for foreign going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation for coastal vessels shall be payable by the Master of the vessel till the Pilot reports back to duty at the Port.

2.3 Detention charges of the vessels:

	Description	Foreign going vessel (in US $)	Coastal Vessel (in Rs.)
(i)	For cancellation of a requisition for the services of a Pilot with less than 2 hours notice for pilotage between 0600 hours to 1800 hours or with less than 6 hours notice	USD 99.75	Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign going vessel

	for pilotage between 1800 hours and 0600 hours		juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation
(ii)	For detention of Pilot by a Steamer for more than 30 minutes beyond the time for which the requisition was made		
	(a) For 1st hour or part thereof	USD 49.88	
	(b) For every subsequent hour or part thereof	USD 41.56	

Note:

In case where a Pilot boards a Steamer but has to return on being informed that this services are not required, cancellation charges specified in sub-item (i) above shall be levied. If a Pilot is made to wait for more than 30 minutes after boarding the vessel before being informed that his services are not required, charges specified in sub-item (ii) above shall be levied in addition to cancellation charges.

2.3.1 Charge for Hire of Tugs:

Activity	Rate per Tug hour or part thereof	
	Foreign going Vessel (in US $)	**Coastal Vessel (in Rs.)**
Tug Hire charges for SPM operations	USD 1,240.63	Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation

2.4 Berth Hire charges:

2.4.1 Berth Hire charges for occupation of berths where wharf cranes are not installed

Classification of the Vessel	Rate per hour or part thereof per GRT	
	Foreign going Vessel (in US $/cents)	**Coastal Vessel (in Rs.)**
Vessel other than oil tanker		
All vessels irrespective of GRT	0.23 cents subject to a minimum of USD 7.98	Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation

2.4.2 Oil Tankers and Other vessels

Classification of the Vessel	Rate per hour or part thereof per GRT	
	Foreign going Vessel (in US $/cents)	**Coastal Vessel (in Rs.)**
(i) Tankers / Oil tankers	0.33 cents subject to a minimum of USD 6.58	Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation
	Rate per Vessel per Hour	
(iii) Sailing vessels, Barges, Tugs (Vessels other than steamer and Tankers)	USD 4.12 Per vessel/hour	Rate for coastal vessel is upto 60% (of the rate for foreign going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation
(iv) Fishing vessels/ trawlers/service boat	USD 0.66 Per vessel/hour	
(iv) Wooden rowing boat with or without auxiliary engines	USD 0.32 Per vessel/hour	
(v) Double banking	Whenever a vessel is double banked with other vessel occupying a berth, it will be charged 50% of the berth hire specified above	

(vi) **Mother Ships:**

(a) If the mother ships are berthed alongside a Wharf, all the charges as applicable to other Merchant vessels shall be recoverable.

(b) If anchored at outer anchorage, there will be no pilotage fees, berth hire, mooring charges and tug hire charges

(c) If anchored at inner anchorage, all applicable vessel related charges excluding berth hire shall be recovered.

(vii) **Lash Barges**

(a) The berth hire charges shall be levied at the rate of US $0.60 per barge per hour or part thereof for foreign going during the process of loading and unloading of cargo or upto 60% (of the rate for foreign going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation for coastal vessels.

(b) When the barges wait at the safe fleeting area, they shall be charged at US $0.20 per barge per hour or part thereof for a foreign going vessel or upto 60% (of the rate for foreign going vessel juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation for coastal vessels.

(c) The charges for towing of barge shall be according to the rate prescribed for tugs or launches, as the case may be.

(d) Though not berthed, if the Service Boat remaining in the Port area, they shall be charged at the rate of Rs. 17.62 per hour.

Notes:

1. **Berth hire shall be levied per hour from the time of completion of mooring of a vessel in a berth or when its anchoring is completed, whichever is later.**

2. (i) **Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. A penal berth hire equal to berth hire charges for one day's berth hire charge (i.e. 24 hours) shall be levied for a false signal.**

"False signal" would be when a ship signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessel. This excludes the signaling readiness when a ship is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."

(ii) The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.

3. A vessel which owing to an impending cyclone, elects to say in the Port after being duly warned by the Port authorities, shall be charged at the specified rates for the period covered by warning and commencing in the case of a vessel which has not completed its loading or unloading at the time of warning, from the day after the loading or unloading has been completed.

4. (a) The vessel for whose convenience an adjacent berth(s) is (are) kept vacant due to the nature of cargo to be handled at that particular berth shall be charged berth hire charges applicable to the berths kept vacant in addition to berth hire charge for the berth occupied by the vessel.

(b) Berth Hire charges shall be levied for Coast Guard/ Naval and other Government Vessels occupying the berth or berthed alongside the wharf/diaphragm wall as applicable to other vessels.

5. Penal charges for unauthorised occupation of berths; without prejudice to any other course of action in accordance with the relevant provisions of law, rules and regulations, berth hire charges for the unauthorised occupation of a berth in the Port shall be levied at the following rates after giving 3 hours advance intimation or notice in writing to the agents / owner of the vessels concerned:

i	Upto 3 days or part thereof	:	At three times the rate of berth hire charges
ii	Above 3 and upto 6 days	:	At four times the rate of berth hire charges
iii	Above 6 and upto 9 days	:	At five times the rate of berth hire charges
iv	Above 9 days and so on for subsequent days	:	At six times the rate of berth hire charges and so on

6. No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berths due to break down of Port equipments or power failure or any other reasons attributable to the Port.

7. **Priority Berthing or Ousting priority**

(i) For providing priority berthing to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for single day (24 hours) or 75%.of the berth hire charges calculated for a total period of actual stay of the vessel at the berth, whichever is higher, shall be charged.

(ii) For providing ousting priority berthing to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for single day (24 hours) or 100% of the berth hire charges calculated for a total period of actual stay of the vessel at the berth, whichever is higher, shall be charged.

(iii) The fee for according 'priority' /ousting as indicated above shall be charged from all vessels, except the following categories:

(a) Vessels carrying cargo on account of the Ministry of Defence

(b) Defence vessels coming on goodwill visits

(c) Vessels hired for the purpose of Antartica expedition by the Department of Ocean Development

(d) Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping

8. **Berth Reservation**

(i) A Shipping line requiring advance reservation for a container ship should give its scheduled arrival of ships at least 3 months in advance. In the case of other vessels, a minimum notice of 1 month should be given. The shipping line should also intimate the expected stay of the ship at the berth at the time of asking for berth reservation.

(ii) A berth reservation equal to berth hire charges for single day (24 hours) or 25% of the berth hire for the expected stay of the ship at the berth, whichever is higher, will be charged.

(iii) If the shipping line does not bring the ship at the pre-reserved time, then the berth reservation fee paid in advance will be forfeited.

(iv) Liner ships should arrive within 6 hours of the commencement of the time reserved for the berths and non-liner ships should arrive within 24 hours of the time indicated for arrival of the ship.

CHAPTER – III

SCHEDULE OF WHARFAGE CHARGES

The rates to be paid for the use of wharves, jetties and landing places (hereinafter referred to as Wharfage dues) on goods landed at or shipped from the Port of New Mangalore shall be as specified below:-

3.4 Break –Bulk Cargo

	Cargo	Unit	Foreign (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
1	Spices (cardamom, ginger, turmeric, coriander seed, pepper, chillies etc.	MT	50.77	30.46
2	Fish dried, fresh, salted preserved or frozen prawns, frog legs and lobsters preserved or frozen	MT	38.58	23.15
3	Yarn, cotton and wool raw, waste or manufactured staple fibre	CBM	121.68	73.01
4	Arecanuts, beedi leaves and beedies, coffee instant coffee essence or powder, magnasite	MT	50.00	30.00

	illuminates monazite bauxite rutile sand, sandal wood logs, and product, Tea, Coffee/ Coffee husk, tobacco			
5	Asphalt, Bitumen	MT	81.65	48.99
6	Plant & Machinery (in Knock Down Conditions or otherwise)	MT	127.95	76.77
7	Over Dimensional Cargo	MT	875.00	525.00

3.2. Bulk Cargo

Sl.	Cargo	Unit	Foreign (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
1	**(a) Finished Fertilizers**			
	MOP, SOP, Urea, DAP, NPK, CAN Ammonia Sulphate and any other Finished fertilizer	MT	34.45	20.67
	(b) Fertilizer Raw Materials			
	Sulphate/ Rock phosphate	MT	39.37	23.62
2	**Food Grains and Food Products**			
	(a) Rice,Wheat, Maize, Pulses (bags/bulk)	MT	39.37	23.62
	(b) Sugar, Sugarcandy or Cube	MT	39.37	23.62
3	**P.O.L.**			
	(a) Motor spirit	MT	68.89	68.89
	(b) Superior Kerosene Oil	MT	68.89	68.89
	(c) Diesel Oil	MT	68.89	68.89
	(d) Crude Oil	MT	68.89	68.89
	(e) Naphtha	MT	68.89	68.89
	(f) Furnace Oil	MT	68.89	68.89
	(g) Grease	MT	63.97	63.97
	(h) Asphalt/ coaltar/ bitumen	MT	63.97	63.97
	(i) Crude oil through Single Point Mooring (SPM)	MT	25.00	25.00
	(j) Pet Coke (in bulk or break bulk)	MT	39.90	39.90
	(k) Others	MT	68.89	68.89
4	**Other Chemicals**			
	(a) Ammonia Liquid or Gas	MT	68.89	41.33
	(b) Phosphoric Acid and Styrene Monomer	MT	59.05	35.43
	(c) Sulphuric Acid	MT	59.05	35.43
	(d) Orthoxylence	MT	59.05	35.43
	(e) Ethylene Dichloride (E.D.C.)	MT	59.05	35.43
	(f) Cyclohexanone	MT	59.05	35.43
	(g) Cumene	MT	59.05	35.43
	(h) Methanol	MT	59.05	35.43
	(i) Phenol	MT	59.05	35.43
	(j) Caustic Soda Dye	MT	59.05	35.43
	(k) Acids/ Chemicals of all kinds in crystals liquids not specified above	MT	59.05	35.43
	(l) Benzene	MT	59.05	35.43
	(m) Mixed Xylene	MT	59.05	35.43
	(n) Para Xylene	MT	59.05	35.43
	(o) Soda Ash	MT	63.97	38.38
	(p) Sulphur	MT	59.05	35.43
	(q) Poly Propelene Granuales	MT	59.05	35.43
	(r) Purified Terephthalic Acid (PTA)	MT	59.05	35.43
	(s) Ploy Ethylene Terephthalate (PET)	MT	59.05	35.43
	(t) Mono Ethylene Glycol (MEG)	MT	59.05	35.43
5	**Edible Oil & Other Liquids**			
	(a) Palm oil, vegetable Oil etc.	MT	49.21	29.53
	(b) Oil seeds	MT	49.21	29.53
	(c) Molasses	MT	49.21	29.53
6	**Iron & Steel Materials**			
	(a) Iron and Steel Plates, Pipes, tubes, steel wire coils	MT	49.21	29.53

	(irrespective of the weight of individual piece)			
	(b) Iron and steel scraps and drops	MT	39.37	23.62
	(c) Pig iron/ Sponge iron	MT	49.21	29.53
	(d) Galvanized Steel, Ingots, Tin plates, Lead material of all types	MT	81.02	48.61
	(e) Alloy Steel, Stainless Steel and Metals not otherwise specified - Ingots and products	MT	134.82	80.89
7	**Granite in any form**	MT	44.29	26.57
8	**Ores/ Metals**			
	(a) Manganese ore	MT	29.53	17.72
	(b) Perlite ore	MT	29.53	17.72
	(c) Chromite ore	MT	29.53	17.72
	(d) Bentonate & ballclay sand/ clay of any Class	MT	19.68	11.81
	(e) Rock sand	MT	26.60	15.96
	(f) Zinc concentrate	MT	103.34	62.00
	(g) Copper concentrate	MT	39.37	23.62
	(h) Copper cathode	MT	123.03	73.82
	(i) Copper wire, rods, cables, bars blocks	MT	98.42	59.05
	(j) Limestone	MT	34.45	20.67
	(k) Aluminium and Tin	MT	108.26	64.96
	(l) Iron Ore Pellets other than KIOCL	MT	34.45	34.45
	(m) Iron Ore Fines/Lumps	MT	32.38	32.38
	(n) Slag	MT	33.25	19.95
	(o) Bauxite	MT	34.45	20.67
	(p) Any other ore in bulk	MT	34.45	20.67
9	**Gas**			
	LPG/LNG or any gas in any other form	MT	177.16	106.30
10	**Timber & Allied Products**			
	(a)Timber of all kinds of logs including plywood	CBM	49.21	29.53
	(b) Wood pulp and wood chips	MT	39.37	23.62
	(c) Papers of all kinds including waste papers	MT	49.21	29.53
11	**Coal and Coke in bulk**			
	(a) Thermal Coal (other than UPCL)	MT	24.61	24.61
	(b) Coal (other than Thermal Coal) and coke	MT	24.61	14.77
12	**Cement**			
	(a) upto 3.00 lakh tonnes per annum	MT	59.05	35.43
	(b) Above 3.00 lakhs tonnes and upto 4.00 lakhs Tonnes per annum	MT	49.21	29.53
	(c) Above 4.00 lakh tonnes per annum	MT	39.37	23.62
	(d) Bagged cement/ sugar/ raw sugar/ all types of bagged cargo	MT	59.05	35.43
13	(a) Gypsum/ Clinker	MT	29.53	17.72
	(b) Dolomite	MT	29.53	17.72
14	**Others**			
	(a) Raw cashew nuts	MT	34.45	20.67
	(b) Cashew kernels	MT	54.13	32.48
	(c) Cashew shell liquid	MT	39.37	23.62
	(d) Coir and coir products	MT	54.13	32.48
	(e) Ferro silicon	MT	39.37	23.62
	(f) Defence stores equipments	MT	127.95	76.77
	(g) Oil cakes and fodder of all kinds	MT	29.53	17.72
	(h) Unaccompanied personal effects	MT	98.42	59.05
	(i) Baggages accompanying passengers or Seamen free and personnel baggages, Horses and carriages/ accompanying Military personnel moving on duty Embarking from vessels and the Animal meats for providing food for them.		Free	Free
	(j) Mill Scale	MT	46.55	27.93
15	**Salt**	MT	29.53	17.72

16	**Rice Bran**	MT	29.53	17.72
17	Tapioca chips, flour starch, waste & tamarind Seed powder in bags	MT	49.21	29.53
18	Onion	MT	29.53	17.72
19	Construction and building materials			
	(i) Sand, Stones, Boulders, Jelly, manufacturing sand, marble	MT	69.16	41.50
	(ii) Clay, chalk, fly ash in bulk	MT	96.82	58.09
20	Conveyance- Various types, parts and accessories			
	(a) Vehicles/Equipments Imported/Exported through the Port	Each Unit	3000.00	1800.00
	(b) Vehicles/Equipments handled with loaded merchandise or cargoes through Ro-Ro operation	Per vehicle/ equipment	1,500.00	900.00
21	Unenumerated goods other than the above specified	MT	63.97	38.38

M.T = Metric Tonne **CBM = Cubic metre**

3.3. Rates of embarkation and dis-embarkment of passengers from Cruise vessels

Sl.	Particulars	Unit	Foreign (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
(i)	Cruise vessel passenger- disembarking	Per passenger	720.59	432.35
(ii)	Cruise vessel passenger- embarking	Per passenger	720.59	432.35
(iii)	For transit passenger (Tourist/Cruise)	Per passenger	541.84	325.10

Notes:

1. No export cargo shall be admitted into the Port premises without the permission in writing of the authorized official of the Port. Normally export cargo for a vessel shall be admitted only after the vessel is opened for export.

2. Wharfage shall be in addition to any charges towards rent for storage of goods in the quays, warehouses, transit sheds or landing places of the Port of New Mangalore.

3. Request for amendment in import / export applications or documents shall be accompanied by a fee of Rs.10/- which shall not be refunded.

4. The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets, should not exceed 60% of the corresponding charges for normal cargo/container related charges.

5. **Method of calculating wharfage:**

   (i) All goods intended for shipment shall be assessed on export application and wharfage shall be paid before the goods are shipped.

   (ii) All goods landed within the limits of the Port of New Mangalore shall be assessed on import application and the wharfage shall be paid before the goods are delivered.

   (iii) The wharfage dues shall be calculated on the manifested tonnage of the vessel's cargo in the case of imports, iron and steel scrap, ores and other goods in bulk

   (iv) In the case of cargo other than that mentioned in sub-rule (iii), the wharfage shall be calculated in accordance with the unit specified against each item of the goods in the Schedule of Wharfage given above.

   (v) The wharfage dues shall be calculated on the total tonnage of each item of goods. For this purpose, the gross and not the net tonnage of each package as specified in the relative invoice or other shipping document shall be taken, subject to fresh check by the Port if the circumstances so require. In the absence of these documents or in the absence of the

specification of gross tonnage therein the tonnage arrived at by actual test-check shall be taken as gross tonnage

(vi) For the purpose of calculating the dues in the Scale of rates –

(a) One unit by weight means 1 tonne (1000 kilograms)
(b) One unit by measurement means 1 cubic meter
(c) One unit by liquid measurement (capacity) means 1000 liters

(vii) In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity or an individual item, fractions upto and including 0.50 shall be reckoned as 0.50 and fractions over 0.50 shall be reckoned as one unit

(viii) Assessment on packages containing articles of a miscellaneous character shall be levied based on the rate applicable for individual cargo items

(ix) Where marks are indistinguishable and the cargo is landed in bulk or under such conditions that the tonnage is not readily ascertainable in that case;

(a) if the cargo is landed at the Wharf, the tonnage shall be ascertained by taking the actual measurement and converting it at one cubic meter to a tonne,

(b) if the cargo is conveyed by craft from a vessel at the outer roads, the licenced carrying capacity of the craft shall be taken as the tonnage.

(x) Before classifying any cargo as 'unenumerated goods' the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the Schedule given above.

6. **Refund**:

No refund of dues shall be made in respect of goods lost over board or jetties within the limits of the Port. However, in the case of goods thrown over board or jettisoned but not salvaged, refund of wharfage will be considered on production of a certificate from the authorized official of the Port Trust, justifying the circumstances under which the goods were jettisoned or thrown over board. In case the goods are salvaged and landed within the port limits, the wharfage dues would be charged on a pro-rata basis.

7. **Porterage (Handling of Cargo) at wharf or jetties**

(i) The Port shall not assume custody of any export cargo and handle the same at the wharf or jetties.

(ii) Import cargo covered by Overside Delivery Order (ODO) and for all bulk cargoes (import), NMPT doesn't assume the Custody of cargo.

(iii) The Port may assume custody at shore and convey to transit space and sort for delivery all import general cargo and other cargo for which overside delivery direct from ships is permitted in special case by the Port and the Customs except the bulk cargo and for this service in addition to wharfage, the following charges shall be levied namely

(a) Actual labour charges incurred by the Port plus 20% overhead

(b) Crane hire charges as per rates prescribed in the Scale of Rates, if Crane is provided by the Port

(c) Fork lift hire charges as per rates prescribed in the Scale of Rates, if Forklift is provided by the Port

(d) Overtime allowance admissible

(iv) In case of ship to shore transfer and transfer from quay/ to storage yard operations in respect of coastal cargo eligible for concessional tariff, 60% of the rates prescribed in the above schedule will be levied

8. **Tranship Goods**

(i) Cargo landed on and shipped from the wharf, except as otherwise provided shall be charged full wharfage. The transhipment charges in respect of coastal cargo / vessel shall be at the concessional rate as prescribed for coastal cargo.

(ii) Though cargo originally manifested at Port of shipment for transhipment landed on the Wharf and cargo manifested for local and subsequently amended at the Port of New Mangalore for transhipment shall be charged 85% of the applicable wharfage

(iii) Cargo discharged overside or shipped overside (ship to ship) shall be charged 50% of the applicable wharfage rate except in respect of food grains manifested for Indian Ports and transhipped to smaller vessels from cargo tankers or bulk carriers within the Port limits

(iv) Wharfage shall be levied at Rs. 1/- per tonne on food grains manifested for Indian Ports and transhipped into a smaller vessel from tanker or bulk carrier at the Port. This charge shall not be levied in respect of transhipped quantity landed at this Port

(v) In case cargo from foreign Port lands at NMPT for subsequent transhipment to an Indian Port on coastal voyages, 50% of the transhipment rate prescribed for foreign going and 50% of that prescribed for coastal leg shall be levied.

9. **Goods exempted from wharfage**

The following categories of goods shall be exempted from the wharfage charges:

(i) Bonafide consumable/non consumable ship stores.

(ii) Passenger and seaman's bonafide baggage and personal effects accompanying them.

(iii) Empty gunnies and twines sent to ship to facilitate landing or loading of cargoes in bulk or for replacing wet or torn bags.

(iv) Goods consigned to or by the New Mangalore Port Trust

(v) Postal Mail bags.

CHAPTER – IV

CONTAINER CHARGES

4.1 **Wharfage charges**

Sl.	Container Size	Rate per container			
		Empty		Loaded	
		Foreign (in Rs.)	Coastal (in Rs.)	Foreign (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
1	Upto 20'	59.05	35.43	295.26	177.16
2	Above 20' and upto 40'	88.58	53.15	442.89	265.73
3	Above 40'	118.10	70.86	590.52	354.31

4.2 **Storage charges**

Sl.No.	Container Size	Rate per container Per day or part thereof	
		Foreign(in US $)	Coastal (in Rs.)
1	Upto 20'	0.285	Rate for coastal is upto 60% (of the rate juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation
2	Above 20' and upto 40'	0.427	
3	Above 40'	0.569	

Notes:

1. 1 day free period shall be allowed on containers whether landed/shipped either empty or stuffed

2. Free period prescribed above excludes Customs notified holidays and port's non-working days.

3. The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions:

   (i) The consignee can issue a letter of abandonment at any time

   (ii) If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,

      (a) the line shall resume custody of container alongwith cargo and either take back it or remove it from the Port premises; and

      (b) the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.

   (iii) The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.

   (iv) Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Custom orders for release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the Port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.

4. Storage charge on container shall not accrue for the period when the N.M.P.T is not in a position to deliver/ship container when requested by the user

5. If operational area is licensed on rental terms to users, storage charge on containers/demurrage on cargo stored thereat shall not be levied again.

4.3 Re-Stow charges:

Container manifested for other destination, unloaded and reloaded in the same vessel in the same voyage, the following rates will be levied:

Sl.	Container Size	Rate per container			
		Empty		Loaded	
		Foreign (in Rs.)	Coastal (in Rs.)	Foreign (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
1	Upto 20'	29.53	17.72	49.21	29.53
2	Above 20' and upto 40'	44.29	26.57	73.82	44.29
3	Above 40'	59.05	35.43	98.42	59.05

General Notes:

1. Wharfage on containers is collected irrespective of the contents of the containers.

2. The stuffed cargo removed from the container and cargo meant for stuffing in the container stacked in transit area other than the space allotted on lease for that purpose will be liable for demurrage as applicable to the cargo specified in Chapter V Demurrage.

(i) **Containerised import cargo**
For levy of demurrage, the free days for import cargo destuffed from the container shall count from the date following the date of destuffing.

(ii) **Containerised Export cargo**
For levy of demurrage, the free days for export cargo shall be reckoned from the date on which cargo is admitted in the transit area and demurrage leviable, if any, shall be computed from the day following the completion of free days till the cargo has been stuffed into containers.

3. The applicant shall accept all risks and responsibilities for goods stored at the rental space allotted and shall make his own arrangement for security of the goods stored in such spaces. Hire charges for port equipment whenever utilised by the shipper will be charged separately according to the Scale of Rates in force from time to time.

4.4 Hire charges of Spreaders for Container Handling:

Sl. No.	Description	Rate per hour or part thereof (in Rs.)
1	20' Spreader	147.63
2	40' Spreader	221.45

4.5 Container Handling charges

Sl. No.	Container Size	Rate per container			
		Empty		Loaded	
		Foreign (in Rs.)	Coastal (in Rs.)	Foreign (in Rs.)	Coastal (in Rs.)
1	Upto 20'	120.07	72.04	251.96	151.18
2	Above 20' and upto 40'	180.11	108.07	377.93	226.76
3	Above 40'	240.14	144.08	503.91	302.35

4.6 Electricity and monitoring charges for Reefer container

Sl. No.	Container Size	Rate per 4 hours or part thereof per container (in Rs.)
1	Upto 20' containers	155.61
2	Above 20' and upto 40' containers	188.86
3	Above 40' containers	222.11

Notes:

1. No private equipment shall be permitted into the port premises without prior permission of the NMPT.

2. The hire charges shall commence from the time the equipment is made available for use.

3. If the equipment is detained without use, detention charges shall be leviable at the rate of Rs.100 per hour or part thereof.

4. A charge of Rs.350 per equipment will be recovered if a requisition is cancelled in writing before the commencement of the period of hire, provided no such charges shall be recovered if the notice of cancellation was received before action was taken by the NMPT to comply with the requisition. In case where no written notice of cancellation is received before the commencement of the period of hire or where the equipment is used only for a portion of the period applied for, charges payable for the full period of requisition shall be recovered. If the NMPT are unable to supply the equipment to suit their convenience either for the entire period of requisition or for a part thereof, no charge shall be recovered for the period of non-supply of the equipment.

5. (i) The hirer shall not put on the equipment hired or cause to be put on them by his agents or employees or other persons working under such hirer, any load heavier than the lifting capacities of the said equipment.

(ii) The hirer shall be liable to pay a penalty of Rs.500 per every breach of the above condition whenever he is found guilty of such breach by the NMPT

(iii) The cost of damage, if any, caused to the equipment by its being used in contravention of the above condition, shall, in addition to the penalty referred to above, be recovered from the hirer and shall include even the replacement value of the equipment if the damage caused makes such a recovery necessary. On admittance of the claim of damages of the equipments from the insurance company, the same shall be refunded to the hirer from whom the cost of the damage was collected.

6. The NMPT shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to the life of the person arising directly or indirectly from the use of the equipment during the period of its supply for hire. The hirer shall indemnify the NMPT against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the equipment during the period of the supply on hire to any property belonging to the Port including the equipment, or to any other person or property. The liability of the hirer shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the Port. The hirer shall also indemnify the NMPT for all liabilities under the Workmen's Compensation Act, 1923.

7. When equipment are requisitioned for a specified number of hours but are made available not continuously but at different times to suit the convenience of the Port, charges shall be calculated as if the hire was for a continuous period by totaling up the broken periods of work instead of rounding off each spell of work separately.

8. In case of breakdown of equipment due to mechanical defects, the period taken to repair shall be deducted in calculating the hire charges.

9. Wherever separate rate for coastal container handling are not prescribed, the admissibility and extent of concession will be governed by clause (v) of Schedule 1.2-General Terms & conditions.

CHAPTER-V

DEMURRAGE

5.1 Imports

Demurrage charges at the following rates shall be levied in respect of all goods left in the port's Transit sheds or open space after the expiry of the free days and free periods till their delivery is effected.

Sl.	Classification	Unit	Rate
1	Goods lying in the Transit sheds or in the open transit space	Per wharfage unit per day	(a) first week Rs.4.00 (b) second week Rs. 6.65 (c) succeeding period Rs.9.30

Notes:

1. Free days

(i) Free days prescribed below shall exclude customs holidays and Port's non working days.

(ii) Seven working days (excluding customs holidays and Port's non-working days) following the date of the complete discharge of the goods from the vessel on to jetties, quays or wharves shall be allowed as free period.

When goods are landed from the vessel into lighters, barges or other floating craft, the seven working days shall be calculated from the date of complete discharge of goods from the lighters, barges or other floating craft on the jetties, quays or wharves.

(iii) In the case of salvaged goods, the free days shall be reckoned from the day following the date of notification of salvage by the Receiver or wrecks in the Official Gazette of Karnataka State.

2. Free period:

The following free periods shall be allowed in addition to the free days prescribed above:

(i) Periods during which the goods are detained by the Collector of Customs for examination under sub-section (3) and (4) of section 144 of the Customs Act 1962 (152 of 1962), other than the ordinary process of appraisement and certified by the Collector of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of importers, plus one working day. The Customs holidays shall also be treated as free periods in addition.

(ii) Periods during which the goods are detained by any public Health Authority whether cleared or destroyed.

3. Survey of Goods

If the goods are detained for survey, then a period not exceeding seven days excluding Customs holidays and Port's non-working days, from the date of completion of discharge from the vessel may be excluded while calculating the demurrage charges provided the goods are removed within twenty four hours after the completion of the survey.

4. Empty or partially empty packages.

Demurrage charges shall be payable on packages landed empty or partially empty.

5. Demurrage charges on Sundays and Port Holidays

Once demurrage charges begin to accrue, no allowance shall be made for Sundays and port holidays

6. Delivery of goods

Goods shall not be delivered to owners or consignees unless all dues leviable thereon, including demurrage charges are paid.

7. Congestion of goods

If at any time the Port apprehends a serious congestion in the transit area which may effect rapid transit of goods through the Port, it may direct the owners or consignees of any specified goods to remove such goods from the port premises within a specified period.

8. If the goods are not removed within a specified period, the Port may cause them to be removed and restacked in any other place within the Port premises at the expense and the sole risk of the owner or consignees. Goods so removed shall be charged demurrage charges at the rates prescribed in the Schedule of Demurrage (Imports) at (c) in Sl.No.1 or 2 whichever is applicable.

5.2 Exports

Demurrage at the rate of `4.00 per wharfage unit shall be levied after the expiry of the free days.

Notes:

1. **Free days**

(i) Free days shall exclude the Customs holidays and port non-working days

(ii) All cargo except salvaged goods (a) Twenty One days free days(excluding Customs holidays and Port's non-working days) from the actual date of the receipt of goods in the transit area. (b) From the date the vessel is berthed for working cargo to the date of the vessel completes loading.

(iii) For salvaged goods, three days (excluding Customs holidays and port's non-working days) from the date on which the goods were actually salvaged.

2. **Shut out cargo**

(i) In the case of goods shut out from shipment and if removed outside, in addition to the free days mentioned in Note 1, the working day next to the date of completion of taking in of the exports by the vessel also be allowed as a free day.

(ii) In the case of goods shut out by one vessel and subsequently shipped by another vessel the free days shall count from the date of the first shut out, upto ten days excluding Customs holidays and port's non-working days. The total free period, however, shall not be more than 21 days as specified in Note 1.

(iii) Cargo intended for export but not actually shipped will be allowed free days up to only seven days excluding Customs holidays and port's non-working days from the actual date of receipt of the goods in the transit area.

3. **Free periods**

In addition to the free days prescribed above, the period during which goods are detained by the Collector of Customs for examinations under Sub section (3) and (4) of Section 17 and for chemical test under Section 144 of the Customs Act, 1962, other than the ordinary processes or appraisement and certified by the Collector of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the exporters, plus one working day shall also be allowed as free period. The Customs holidays shall also be treated as free periods in addition.

4. **Congestion of goods**

If at any time the Port apprehends a serious congestion in the transit sheds or other spaces allotted for the goods in transit to the detriment of the rapid transit of goods through the Port, it may direct the owner or consignor or Agents of any specified goods to remove such goods from the Port premises within a specified period. If the goods are not removed within such period, Port may cause them to be removed and restacked in any other place within the Port premises at the expense and the sole risk of the owner or shipper/agents. Demurrage charges shall be levied on such goods in accordance with the rate specified for demurrage on export cargo.

5. **Transhipment of Goods**

The free period shall be allowed for the transhipment cargo up to 28 days excluding Customs holiday and port's non-working days from the date of receipt of the goods.

General Notes:

1. Demurrage charge on both import and export cargo shall not accrue for the period when the NMPT is not in a position to deliver/ship cargo when requested by the user

2. If operational area is licensed on rental terms to users, demurrage charge on cargo stored there-at shall not be levied again.

5.3 Dwell Time Charges for Motor Vehicle / Equipments (Import/Export/Transhipment)

		Gross Weight of the Motor Vehicle/Equipment in MT	
		Less than 10 Ton	**More than 10 Ton**
1	1 - 10 days	Free	Free
2	10 - 20 days	Rs. 150/- per day per vehicle / equipment	Rs. 300/- per day per vehicle / equipment
3	Thereafter	Rs.300/- per day per vehicle / equipment	Rs. 600/- per day per vehicle / equipment

Notes:

1. Free days shall exclude the Customs holidays and Port non-working days
2. The Dwell charges shall be levied for storage inside the Port other than the area leased out for the purpose of storage of vehicle/equipment.

3. Dwell time for import / transhipment of motor vehicle / equipment shall be calculated from the day following the day of landing.
4. Dwell time for export of motor vehicle/equipment shall be calculated from the day following the day of receipt in NMPT
5. Shut out charges for not loading on the vessel for which the vehicle / equipment is brought in is Rs.50/- per vehicle / equipment

CHAPTER - VI

OTHER CHARGES

6.1. Charges for supply of water

Description	Rate per K.L./Tonne	
	Foreign-going Vessels (in US $)	Coastal Vessels (in Rs.)
Water Charges	USD 4.655	Rate for coastal is upto 60% (of the rate juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation

6.2. Charges for use of bunkering facility alongside berths/anchorage

Sl.No.	Description	Rate per M.T. (in Rs.)
1	For providing bunkers alongside berth(s)/anchorage through fixed pipelines or loading arms or flexible hoses of users or through mobile trucks/trainers/barges	35.91

6.3. Marshalling yard usage charges

Sl.No.	Description	Rate per M.T. (in Rs.)
1	Use of Marshalling yard only	16
2	Use of Marshalling yard including private siding inside the wharf	20

6.4. Fees for issue of Licence to C&F Agency

Sl.No.	Description	Rate (in Rs.)
1	New Licence	6,650.00 for two calendar years
2	Renewal within the period of licence for a further period of two calendar years	1,330.00 per licence
3	For issue of duplicate licence when the original is lost or defaced	266.00 per licence
4	For temporary licence for a period not exceeding one year	1,330.00 for one calendar year

Note:
Renewal licence shall be effected only if the licence has utilised and transacted activities at the port during the pervious licence period. Failure to renew the licence within the specified period entails cancellation of the licence.

6.5 Fees for issue of licence to Steamer Agency

Sl.No.	Description	Rate (in Rs.)
1	New Licence	6,650.00 per licence
2	Renewal within the period of licence for a further period of two calendar years	1,330.00 per licence
3	For issue of duplicate licence when the original is lost or defaced	266.00 per licence
4	For temporary licence for a period not exceeding one year	1,330.00 for one calendar year

Note:

Renewal of licence shall be effected only if the licence was utilized and transacted activities at the port during the pervious licence period. Failure to renew the licence within the specified period entails cancellation of the licence.

6.6. Charges for hire of launches and tugs within the limits of the Port

I. Tugs

Sl.No.	Name of the vessel	Rate per hour or part thereof	
		Foreign-going vessels (in US $)	**Coastal vessels (in Rs.)**
1	32.50 T.B.P	USD 1,578.98	Rate for coastal is upto 60% (of the rate juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation
2	50.00 T B.P.	USD 2,342.98	

Note:

For use of the above tugs by Indian Navy and Coast Guard only 60% of the rate prescribed above shall be levied.

II. Launches

Sl.No.	Name of the vessel	Rate per hour or part thereof	
		Foreign-going vessels (in US $)	**Coastal vessels (in Rs)**
(a)	**Multi purpose vessel:** M.V. Mallya.	USD 1,528.04	Rate for coastal is upto 60% (of the rate juxtaposed) calculated by taking into account the exchange rate fluctuation
(b)	**Mooring Launches**:	USD 152.80	
(c)	**Pilot Launches**:	USD 387.10	
(d)	**Survey Launch**:	USD 306.99	

6.7. Hire charges for cargo handling equipment

Sl.No.	Equipment	Rate per hour or part thereof (in Rs.)	
1	10 MT capacity Fork Lift Truck	Rs.705.00 subject to minimum of Rs.2,820.00	
2	Tata Truck Model LPT 909/36	Rs.555.00 subject to minimum of Rs.4,440.00	
3	3 Ton Forklift Trucks	**Foreign (in Rs.)**	**Coastal (in Rs.)**
		Rs.120.00 subject to a minimum of Rs.240.00	Rs.72.00 subject to a minimum of Rs.144.00

Notes:

1. No private equipment shall be permitted into the port premises without prior permission of the NMPT.

2. The hire charges shall commence from the time the equipment is made available for use.

3. If the equipment is detained without use, detention charges shall be leviable at the rate of `100 per hour or part thereof.

4. A charge of `350 per equipment will be recovered if a requisition is cancelled in writing before the commencement of the period of hire, provided no such charges shall be recovered if the notice of cancellation was received before action was taken by the NMPT to comply with the requisition. In case where no written notice of cancellation is received before the commencement of the period of hire or where the equipment is used only for a portion of the period applied for, charges payable for the full period of requisition shall be recovered. If the NMPT are unable to supply the equipment to suit their convenience either for the entire period of requisition or for a part thereof, no charge shall be recovered for the period of non-supply of the equipment.

5. (i) The hirer shall not put on the equipment hired or cause to be put on them by his agents or employees or other persons working under such hirer, any load heavier than the lifting capacities of the said equipment.
(ii) The hirer shall be liable to pay a penalty of Rs. 500 per every breach of the above condition whenever he is found guilty of such breach by the NMPT
(iii) The cost of damage, if any, caused to the equipment by its being used in contravention of the above condition, shall, in addition to the penalty referred to above, be recovered from the hirer and shall include even the replacement value of the equipment if the damage caused makes such a recovery necessary.

6. The NMPT shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to the life of the person arising directly or indirectly from the use of the equipment during the period of its supply for hire. The hirer shall indemnify the NMPT against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the equipment during the period of the supply on hire to any property belonging to the Port including the equipment, or to any other person or property. The liability of the hirer shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the Port. The hirer shall also indemnify the NMPT for all liabilities under the Workmen's Compensation Act, 1923.

7. When equipment are requisitioned for a specified number of hours but are made available not continuously but at different times to suit the convenience of the Port, charges shall be calculated as if the hire was for a continuous period by totaling up the broken periods of work instead of rounding off each spell of work separately.

8. In case of breakdown of equipment due to mechanical defects, the period taken to repair shall be deducted in calculating the hire charges.

9. Wherever coastal rates are not prescribed for cargo/container handling, the admissibility and extent of concession will be governed by clause (v) of Schedule 1.2 – General Terms and conditions.

6.8 Charges for use of Harbour Mobile Cranes installed by the private operators:

The hire charges for HMC installed by private operators authorized by NMPT will be governed by separate Order No.TAMP/24/2013-NMPT approved by TAMP on 13.02.2015 & notified in the Gazette of India on 19.03.2015.

6.8.1 Charges for use of Harbour Mobile Cranes installed by the port:

The rate for 63T HMC installed by the port will be governed by the rates approved by the Authority vide separate Order No.TAMP/41/2014-NMPT dated 21.03.2015 notified in the Gazette of India on 13.04.2015.

6.9. Miscellaneous Charges

I. Charges for taking photographs or shooting films in the harbour premises:

Sl	Classification	Rate (in Rs.)
1	For shooting of films by film making company or private parties	25,000 per day or part thereof
2	For still photographs of export/import cargoes	532 per day or part thereof
3	For taking photographs of the parties or of the crew on Board the ships and in case not covered in clauses (1) & (2) above	66.50 per each time for each party

Notes:

1. The permission shall be issued by the NMPT or any official authorised by it.

2. Still photographs taken and shooting film by the State and Central Govt. for education and scientific purposes and in connection with Govt. Publicity and shipping activities are exempted from paying charges.

3. Any other cases of taking still photographs and shooting of films within the perimeter wall or in the Port premises shall be at the discretion of the NMPT on merit of each case.

4. The charges shall be paid in advance and no refund of such payments shall be allowed for any failure/cancellation of the programme.

5. If the cancellation of programme is at the instance of the Port or under extraordinary circumstances the charges paid shall be refunded subject to the claim in time.

6. The hire charges for any craft and or appliance of the Port if any, that are supplied and used by the film making company or by those taking photographs shall be levied as per the respective provisions of the Scales of Rates in addition to charges payable under this scale.

II. Fees of issue of passes/licence for entry into the wharf:

Sl.No.	Classification	Rate (in Rs.)
1	For issue of temporary pass for admission into the Harbour (per head, per day)	3.00
2	Temporary pass for bus, authorized trucks carrying passengers (per vehicle per day)	66.50
3	Temporary pass for trucks/trailers/ tippers (per day)	13.30
4	Temporary pass for Car/Jeep/Van (per day)	7.98
5	For private cargo handling equipments (per day)	99.75
6	Issue/renewal of permanent photo pass (per head)	133.00
7	Issue of duplicate photo pass (per head)	332.50
8(a)	Permanent vehicle pass for trucks/trailers/tippers For six months For one year For duplicate	 665.00 1,064.00 332.50
8(b)	Permanent vehicle pass for car/jeep/van For six months For one year For duplicate	 505.40 798.00 332.50
9	Permanent pass for private cargo handling equipments For six months For one year	 3,325.00 5,320.00
10	Entry fees for cargo trucks entering the Bounded area of the Port - payable by C&F Agent per entry	13.30

Notes:

1. The licence shall be issued by the NMPT or any official authorized by it.

2. The payment of the charge will not automatically entitle a person to get a pass.

3. The temporary pass shall be valid for a day for which it is obtained from zero to zero hours.

4. The NMPT may issue temporary passes free of charge to the distinguished guests to the Port, visiting staff of other Major Ports and other Govt. Officers/officials connected with the Port Trust and visiting the Wharf on official duty. No charges shall also be collected from the employees of the Port holding valid identity cards and other shipping interests holding valid photo passes issued by the NMPT.

5. Only persons who have harbour entry passes will be issued with temporary vehicles licence on payment of the above prescribed fee and it is not transferable.

6. No refund will be allowed for the charges once paid for temporary vehicle licences issued by the Port.

7. Drivers of vehicles (with permanent licence) are exempted from the payment for entry into the Wharf.

8. No refund will be allowed for the charges once paid for the licences issued for the vehicles covered by item above for unexpired period of licence.

9. Failure to apply for the renewal of the annual or half yearly licence within 15 days, before the day of expiry thereof may entail cancellation of the licence or levy of penalty of Rs50/- per vehicle in addition to the renewal fee.

10. A fee of `50/- shall be charged for transfer of each annual or half yearly licence due to change of ownership of the carriers.

11. A sum of `50/- shall be charged for the issue of a duplicate annual or half yearly licence when the original is defaced or illegible or is lost.

12. Vehicles i.e. carriers of goods belonging to the New Mangalore Port Trust and other Major Port Trusts alone shall be exempted from holding a licence.

13. Any other vehicles not covered by above may be exempted from charge under the scale of Rates at the discretion of the NMPT.

14. No refund is permissible for the unexpired period of licence.

15. Whenever damage to the NMPT property is caused by any vehicle plying within the NMPT foreshore premises, the owner of the vehicle shall accept liability thereof and pay the damages resulting therefrom.

III. Fees for the hire of weighing scale and for the issue of certificates of weights:

(1)	**For hire of weighing scales**	Rs.**1.33 per tonne or part thereof**
(2)	**For issue of certificate of total tonnage of cargo**	Rs. **4.00 subject to a minimum of** Rs.**20 per certificate**

Notes:

1 The attendant labour shall be supplied by the parties concerned in all cases.

2 Charges shall be levied in accordance with the above scale when it is necessary for the Port to weigh goods, e.g. for the purpose of assessing the amount of wharfage payable in respect of the goods.

3 No refund of hire charges shall be allowed in case a notice of cancellation of requisition is not sent to the authorised officer of the NMPT in writing so as to reach him at least 2 hours prior to the commencement of the period of hire.

4 A fee of `10/- each shall be levied for a duplicate certificate of payment issued by the port authorities.

IV. Charges for the use of weigh bridges:

(1)	Weighment of cargo on the Port Lorry weigh bridge	:	Rs. 20.00 per truck both ways
(2)	For issue of weighing Certificate	:	Rs. 25 in addition to the charge prescribed at (1) above per certificate.

Notes:

1. The weighbridge shall be used only for weighing lorries or carts etc, with or without loads.

2. The fee under item (1) above shall cover hire charges of passing the cart or lorry etc, both empty and loaded over the weighing platform. The fee under item (2) above shall be payable in addition for the issue of certificate showing both the tare and loaded weight of the vehicle.

3. If any empty lorry after recording the tare weight on the ports weigh bridge within the wharf area is not brought to the ports weigh bridge during the same day with a load for recording the gross weight, a fee of Rs. 7.00 per lorry shall be payable by the party on whose behalf the tare weight is asked to be recorded.

4. The weigh bridge shall be manned by the NMPT

5. The NMPT shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the weigh bridge during the period of its hire. The hirer shall indemnify the NMPT against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the weigh bridge to any other person or property. The liability of the hirer shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the port. The hirer shall also indemnify the NMPT for all liabilities under the Workmen's Compensation Act, 1923.

V. Charges for issue of Entry & Clearance Certificate:

Charges for issue of entry and clearance certificate to Master/Owner/Agent of vessel which calls at the Port for crew change and anchor within or beyond port limits without discharging or loading any cargo or passenger.	Rs.1,330.00 per certificate

VI. Charges for parking Barge:

Charges for parking Barge including Bunkering Barge within the Port limit other than berth(s)	Rs.50/- per hour

CHAPTER VII

Levy for supply of Cargo Handling worker from Registered Cargo Handling Labour Wing for Cargo Handling Operations

The charges for obtaining services of cargo handling worker from New Mangalore Port Trust Registered Cargo Handling Workers' Administrative Wing shall be as follows:

Sl.	Commodity	Foreign Cargo (Rs. per ton)	Coastal Cargo (Rs. per ton)	Benchmark Productivity per gang per shift (in tonnes)
1	Iron ore	33.25	33.25	1644
2	Coal	33.25	19.95	1352
3	Limestone	33.25	19.95	1268
4	Coke	46.55	27.93	792
5	Granite/Boulders	46.55	27.93	794
6	M.O.P / S.O.P.	53.20	31.92	972
7	Maize	59.85	35.91	637
8	Pig Iron	59.85	35.91	440
9	DAP	66.50	39.90	958
10	Rock Phosphate	66.50	39.90	944
11	Urea	66.50	39.90	733
12	Clay	39.90	23.94	220
13	Machinery	133.00	79.80	316
14	Timber	133.00	79.80	193
15	Wood Pulp	66.50	39.90	99
16	Wheat	46.55	27.93	814
17	Sulphur	53.20	31.92	594
18	M. Logs/B. Logs	133.00	79.80	94
19	Bentonite	59.85	35.91	840
20	Yellow Peas	33.25	19.95	1034
21	Container per TEU	598.50	359.10	82 TEU
22	Other foodgrains and cereals	46.55	27.93	814
23	Other Bulk Cargo not classified in this list	59.85	35.91	275
24	Iron ore by HMC	6.42	6.42	4993
25	Coal (mechanical by HMC)	6.32	3.79	4028

26	Coke (mechanical by HMC)	9.22	5.53	2787
27	Lime Stone (mechanical by HMC)	7.16	4.29	3772
28	Urea (mechanical by HMC)	16.60	9.96	1163
29	M.O.P/S.O.P (mechanical by HMC)	6.45	3.87	5422
30	DAP/Sulphate/Rock Phospate (mechanical by HMC)	20.75	12.45	1163
31	Fertilizer (mechanical by HMC)	8.06	4.84	5422
32	Pet Coke (Grab)	46.55	27.93	792
33	Soda Ash	59.85	35.91	637
34	Galvanized steel, ingots, Tin plates, lead material of all types	133.00	79.80	316
35	Alloy steel, stainless steel and metals not otherwise specified- ingots and products	133.00	79.80	316
36	Bauxite	66.50	39.90	958
37	Bag Cement/ sugar/ raw sugar/ all types of bagged cargo	46.55	27.93	814
38	Dolomite	33.25	19.95	1268
39	Gypsum	33.25	19.95	1268
40	Salt	59.85	35.91	637
41	Rocksand	166.25	99.75	316
42	Construction of Building Materials	166.25	99.75	316
43	Vehicle/equipment- Less than 10 tons	Rs. 75.00 per vehicle / equipment	Rs. 45.00 per vehicle / equipment	-
44	Vehicle/equipment - More than 10 tons	Rs. 550.00 per vehicle / equipment	Rs. 330.00 per vehicle / equipment	-

Notes:

(i) The rate indicated above is in addition to the actual incentives calculated as per the respective clauses of prevailing settlement/scheme and payable to the NMPT by the licensed stevedores.

(ii) Following penalty / incentive in the rate prescribed will apply for performance below/higher than the benchmark level of productivity per gang/shift prescribed in the schedule:

On achieving productivity higher than the benchmark level of productivity per gang/shift prescribed in the schedule	**Rebate on the rate prescribed in the above schedule if the productivity achieved is higher than the benchmark productivity per gang/shift (in %)**	**On achieving productivity lower than the benchmark level of productivity per gang/shift prescribed in the schedule**	**Penalty on the rate prescribed in the above schedule if productivity is lower than the benchmark productivity per gang/shift (in %)**
Upto 10% higher than the productivity prescribed	10%	Upto 10% lower than the productivity prescribed	10%
Above 10% to 20%	20%	Below 10% to 20%	20%
Above 20% to 30%	30%	Below 20% to 30%	30%

******

Annex- III

Performance Standards

Sl. No.	Performance Parameters	Performance Standards
(1)	**Cargo Related Services**	
(a)	Average Ship Berth day Output in respect of Major Cargo groups (in tonnes/day)	
	(i) Containers	5500
	(ii) Break Bulk	1300
	(iii) Dry Bulk (Mech)	17300
	(iv) Dry Bulk (Conv)	12600
	(v) Liquid Bulk	29500
	Overall	19000
(b)	Average Moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	NA
(2)	**Vessel Related Services**	
(a)	Average Turnaround Time of Vessels (in days)	
	(i) Containers	1.55
	(ii) Break Bulk	3.20
	(iii) Dry Bulk (Mech)	3.00
	(iv) Dry Bulk (Conv)	4.00
	(v) Liquid Bulk	2.10
	Overall	2.50
(b)	Average Pre-Berthing Time of Vessels (in days)	
	(i) Containers	0.04
	(ii) Break Bulk	0.50
	(iii) Dry Bulk (Mech)	0.63
	(iv) Dry Bulk (Conv)	0.65
	(v) Liquid Bulk	0.72
	Overall	0.62
(3)	**Any other parameters found relevant by the Port**	
(4)	**% of idle time at Berth**	
	(i) Containers	9.65
	(ii) Break Bulk	17.45
	(iii) Dry Bulk (Mech)	12.70
	(iv) Dry Bulk (Conv)	9.05
	(v) Liquid Bulk	18.80
	Overall	14.10

Uploaded by Dte. of Printing at Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.